

GALILEO

RIVISTA DI INFORMAZIONE, ATTUALITÀ E CULTURA

novantaquattro

Riviera del Brenta
e Asse Idroviario



Vie d'*acqua* e di terra
tra PADOVA
e VENEZIA



*I protagonisti
di oggi*

Metano

riscalda e non inquina



Per la Gestione Calore l'AMAG si pone sul mercato con uno strumento operativo e di sviluppo sia nei confronti dei soggetti pubblici che privati che le permette di competere con i grandi gruppi italiani e di partecipare a gare ed aste europee del settore. Il personale ben addestrato e le procedure standard di ottimo livello fornite dall'AMAG garantiscono la qualità dell'erogazione di servizi conformi alle aspettative dei clienti.

Un impianto che bruci male inquina e richiede più combustibile, ovvero più soldi. Questi problemi possono essere facilmente risolti dall'AMAG che, da qualche mese, ha ricevuto la CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE DI QUALITÀ – con riferimento alla norma UNI EN ISO 9001 – della Comunità Europea.

Il presidente Aldo Fontana, chiarisce i punti di forza di una gestione efficiente ed efficace che hanno valso all'AMAG – prima tra le aziende pubbliche di servizi di Padova – il prestigioso riconoscimento.

L'AMAG gestisce da alcuni anni il riscaldamento e il rifornimento di acqua calda a numerosi edifici pubblici, scuole in particolare, che le sono stati affidati dal Comune di Padova. Attualmente l'offerta della Gestione Calore è limitata alle grandi utenze (comunità, banche, istituti, sedi sanitarie ecc.) che devono contare su impianti di grandi dimensioni perfettamente funzionanti. Quali sono i pacchetti di servizio che l'azienda offre? Con una tariffa annuale predefinita, l'AMAG garantisce la manutenzione ordinaria degli impianti e la loro conduzione secondo le esigenze del cliente e le norme vigenti con un servizio «24 ore su 24» di ripristino immediato in caso di interruzione di funzionamento. Le utenze

possono inoltre affidare all'Azienda l'approvvigionamento del combustibile (anche non metano) e la responsabilità del funzionamento dell'impianto con periodiche «prove di combustione» ed eventuali interventi per migliorarne il funzionamento. Una terza formula riguarda l'affidamento dell'impianto «a tariffa oraria». L'AMAG può infatti garantire la temperatura in ore predefinite a quelle utenze che, usando i locali sono in determinati orari, non intendano sprecare combustibile. Il Servizio Gestione Calore fornisce inoltre, in base a una tariffa annua, la conduzione e la manutenzione ordinaria anche degli impianti di raffrescamento.

**AZIENDA SPECIALE
DEL COMUNE DI PADOVA**

D'inverno e d'estate... garantisce AMAG!

Centralino: (049) 8200111 (24 h su 24) • Pronto intervento: (049) 8200555 (24 h su 24)

Gestione Calore: (049) 8200499 (24 h su 24) • Fax: (049) 8200251 • e-mail: amagpd@iperv.it

GALILEO

RIVISTA DI INFORMAZIONE, ATTUALITÀ
E CULTURA DEGLI INGEGNERI DI PADOVA

Anno IX

n. 94 • Agosto 1997

Editore Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, Via degli Scrovegni 29, 35131 Padova, Telefax (049) 8756160 • **Direttore responsabile** Enzo Siviero • **Vice Direttori** Lucio Bonafede, Paolo Faccio, Mario Fiscon, Rinaldo Pietrogrande, Giorgio Simioni • **Comitato di gestione** Mario Fiscon, Paolo Mazzi, Giorgio Romaro, Attilio Siviero • **Responsabile per la zona dell'Alta padovana** Giorgio Simioni • **Comitato di redazione** Enrico Albertoni, Guido Cassella, Enrico De Nadaì, Paolo Foletto, Roberto Gori, Giuliano Marella, Giorgia Roviato, Alfredo Schiavo • **Collaboratori** Aldo Bona, Gian Luigi Burlini, Paola Bussadori, Giovanni Cagnoni, Luigi Casalucci, Giorgio Clemente, Antonio Ereno, Giancarlo Ravagnan, Giovanni Spina • **Pubblicità e diffusione** Collegio degli Ingegneri, Telefax 8756160 • **Composizione e impaginazione** Queen's Srl, Via Paolotti 7, 35121 Padova, Telefax (049) 8759328 • **Stampa** La Photograph, Via I. da Zara 8, 35020 Albignasego, Pd, Tel. (049) 8625690, Fax (049) 8625691 • **Autorizzazione Tribunale di Padova** n. 1118 del 15 marzo 1989. Spedizione in abbonamento postale 45%, art. 2, comma 20/b, legge 662/96, Filiale di Padova • **ISSN** 1122-9160 • **Avvertenze** Le notizie riportate sono desunte da fonti ritenute attendibili, tuttavia la Direzione avverte i lettori che non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione • **Illustrazione** Bernardo Bellotto, *Il Dolo verso est, lungo il Brenta*. Sotto: La conca romea in una foto degli anni '70.

Riviera del Brenta e Asse Idroviario

Vie d'acqua e di terra tra Padova e Venezia

a cura di
LUCIO BONAFEDE
ALBERTO MIGGIANI
GIORGIA ROVIATO

Asse idroviario: visto che c'è, usiamolo subito

Enzo Siviero

2

Regesto 1995-97

3

Riviera del Brenta. Vie nuove per lo sviluppo turistico

Guglielmo Monti

4

**Da Venezia a Padova La città incompleta
Osservazioni introduttive**

Franco Posocco

6

Territorio, risorsa... «finita»

Roberto Ongaro

8

**Un piano d'area per il collegamento fra le aree urbane
di Padova e Venezia**

A cura dell'Assessorato all'Urbanistica della Regione Veneto

10

**Per la cessazione della destinazione
alla navigazione interna dell'Idrovia Padova-Venezia**

Progetto di Legge Regionale 311/1997

13

Il corridoio intermodale sull'asse idroviario Padova-Venezia

Amedeo Levorato

16

**Un progetto per il rilancio economico e sociale
della Riviera del Brenta**

Luigino Busatto

26

Una banchina lunga 20 chilometri

Renzo Sacco

28

Una strada per un sistema integrato

Valter Mescalchin

30

Un asse viario a servizio delle zone produttive

Claudio Bertolin

32

Riordinare la viabilità per riordinare il processo produttivo

Pompeo Volpe

33

L'Idrovia integrata alla Laguna

Sergio Tognon

34

Per una via di scorrimento lungo l'Idrovia

Clara Salvato

35

NORME PER GLI AUTORI

- Galileo pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, nonché redazionali promozionali. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista.
- La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore.
- Gli articoli tecnico-scientifici vanno impostati come segue: 1. Introduzione; 2. Materiali e Metodi; 3. Risultati; 4. Commento o discussione dei risul-

tati; 5. Conclusioni; 6. Bibliografia.

- Sono accettati i dattiloscritti ma sarà data la precedenza agli articoli forniti su dischetto magnetico (preferibilmente Macintosh) unitamente a una copia su carta dell'intero lavoro. Il tutto deve essere inviato a: Redazione di "Galileo", Collegio degli Ingegneri, Via Scrovegni 29, 35131 Padova, telefax (049) 8756160.
- Le figure, numerate, devono essere eseguite su carta bianca. Di esse dovrebbe essere fornito l'originale. Tutte le illustrazioni, siano esse foto o grafici, dovranno avere un'unica numerazione consecutiva. Delle foto-

grafie dovrà essere fornito l'originale o una diapositiva, possibilmente entrambi.

- Bibliografia e note devono essere riportate con numerazione progressiva seguendo l'ordine di citazione. I riferimenti ad articoli devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo per intero; 3. nome della rivista; 4. anno di pubblicazione; 5. numero della rivista; 6. numero della pagina di inizio. I riferimenti a libri devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo del libro; editore, luogo e anno di pubblicazione. I riferimenti ad atti di

convegni devono recare: 1. cognome e iniziale del nome degli autori; 2. titolo; 3. nome del congresso per intero; 4. data e luogo dello stesso e numero di pagina.

- Gli articoli devono indicare un breve curriculum professionale (circa 60 parole) e il recapito telefonico e fax.
- Le bozze di stampa devono essere restituite entro tre giorni dall'invio.
- Gli Autori ricevono a titolo gratuito tre copie della rivista, ulteriori copie o estratti possono essere richiesti a pagamento - al momento dell'inoltro del dattiloscritto - al Collegio degli Ingegneri telefax (049) 8756160.

ASSE IDROVIARIO: visto che c'è, usiamolo subito

Enzo Siviero

Il territorio compreso tra Padova e Venezia rientra in ciò che viene comunemente definito policentrismo veneto: un sistema di insediamenti polifunzionali non gerarchizzati che in queste zone ha visto nel settore manifatturiero un grande sviluppo e che purtroppo soffre sia negli accessi cittadini che nella mobilità esterna.

La grande viabilità è servita esclusivamente dalla A4 e dalla S.S.11 che segue la Riviera del Brenta, zona di grande pregio monumentale e paesistico che, immiserita da un'inurbazione incontrollata, andrebbe liberata dal traffico ipertrofico per favorire le attività legate al turismo. Qui, nel recente passato, l'antropizzazione diffusa sembrava consentire solo due soluzioni: la liberalizzazione dell'autostrada e la realizzazione di una variante a nord della S.S.11; da alcuni anni, tuttavia, si è venuto delineando un terzo scenario (cfr. *Galileo* 54, 1994) – previsto nel PTP di Padova e recentemente confermato anche dalla Provincia di Venezia – ovvero il riuso come arteria carrozzabile di un segno già presente nella geografia del territorio: l'asse idroviario Padova-Venezia (cfr. *Galileo* 55, 1994 e 68, 1995).

Concepito alla fine degli anni '50, negletto per decenni, il manufatto, non mai compiuto, conosce ricorrentemente i disonori della carta stampata, qualora torni opportuno impugnarlo, come la «Necessaria» spada di Sigfrido, in aspre tenzoni po-

litico-amministrative, magari corredato di sempre nuovi *pedigree*.

Cittadini e utenti disperano che sia possibile trovare nella pluralità di passioni dettate dai soliti *ismi* (campanilismo, personalismo, antagonismo politico ...) la grande linea di una decisione complessiva e comune.

In queste pagine compare, è vero, una novità: un sintetico disegno di legge regionale che sezionando il canale in «tinozze» per lo sport e il tempo libero, tante quanti sono i comuni attraversati, invita a ... «buttare via l'acqua col bambino dentro».

Non ce ne vogliano gli estensori ma, alla luce di quelle decine di miliardi già spesi, può apparire che la *passione ecologista*, e il suo gemello, il gaio *tempo libero*, si prendano gioco dell'imprenditoria, vecchia madre peccatrice, è vero, ma le cui sofferenze non giovano certo a nessuno; a maggior ragione con una soluzione a portata di mano che comporterebbe effetti benefici sia per la decongestione della Riviera del Brenta sia per le attività industriali, artigianali e commerciali che, realizzate nella prospettiva del canale navigabile, aspettano da anni un collegamento viario.

Attesa l'impossibilità di completare l'idrovia secondo il progetto originario, molti Amministratori, pur con motivazioni e modalità diverse, sembrano sempre più concordi sull'opportunità di risolvere quanto-

meno il problema viario convertendo le sommità arginali del corridoio acquico a sedime stradale.

Si tratta di una soluzione tecnicamente possibile ed economicamente conveniente, compatibile con l'eventuale navigazione e per la quale, con progetto esecutivo alla mano, le risorse si potrebbero trovare fin da subito.

Questa soluzione trova una sua ragione anche nella prospettiva di futuri sviluppi: raggiunto l'innesto sulla Romea commerciale, la nuova arteria, lambendo Marghera, potrebbe sottopassare la S.S.11 all'altezza di S. Giuliano, uscendo con un tracciato in nuova sede parallelo all'attuale S.S.14, per innestarsi sulla bretella autostradale di raccordo con l'aeroporto Marco Polo e rappresentare un'efficace alternativa alla tangenziale di Mestre.

L'occasione è propizia per ricordare che anche il tratto successivo della S.S.14 necessita di un intervento di adeguamento – peraltro già programmato nell'ambito di S. Donà di Piave – in un ridisegno degli accessi ai lidi veneti.

Si verrebbe così a coronare in pochi anni quella strategia di grande respiro ribadita nel recente impegno del Governo nei confronti del Nord-Est – Pedemontana, Passante di Mestre, Alta Velocità, Metropolitana Veneta e Romea commerciale – esposto a Venezia in un giorno (sogno?) di mezza estate. ◇

REGESTO 1995-97

2 giugno 1995: insediamento del nuovo Consiglio Regionale.

18 settembre 1995: i consiglieri regionali Francesco Piccolo e Fabrizio De Checchi presentano un'interpellanza: «Quale futuro per l'idrovia Pd-Ve?» alla Giunta Regionale per sapere quali progetti essa intende avviare per dare «respiro» strategico all'area Padova-Venezia che rappresenta il 24% della popolazione regionale con oltre un milione di abitanti e per recuperare le risorse sino ad allora investite in questa grande infrastruttura.

I due consiglieri, entrambi appena eletti, chiedono un «esame ormai inderogabile delle opere strutturali incompiute» al fine di studiarne il completamento, oppure il totale ripristino allo stato precedente, oppure di prevederne un diverso utilizzo, sul modello dell'Idrovia Bruges-Zeebrugge, consentendo il traffico a vettori di 3 mila tonnellate e realizzando sulle sponde una rete viaria e ferroviaria leggera al fine di alleggerire il traffico sulla statale della Riviera del Brenta, rendendo commerciabili le aree attigue con il completamento delle aree industriali, artigianali e commerciali lungo l'asse idroviario.

Nell'interrogazione vengono evidenziati alcuni dei principali inibitori dello sviluppo veneto, tra i quali la scarsità degli investimenti pubblici pari al 4,6% della media nazionale per le grandi infrastrutture e la quasi assente modernizzazione di alcune aree urbane produttive, quali Porto Marghera e Venezia. Si rileva la necessità di avere «un nuovo e forte patto economico e sociale regionale per sviluppare un grande sistema metropolitano» anche attraverso un piano d'area e relativo schema di sviluppo integrato da avviare anche con una serie di consultazioni con i Comuni.

29 settembre 1995: il CdA della

ZIP approva il progetto di un nuovo collegamento tra l'idrovia e il Brenta creando una specie di vasca di compensazione in cui far confluire le acque piovane della Zona Industriale in caso di piena del Bacchiglione, salvando il patrimonio delle circa 730 aziende del comprensorio. Il progetto da realizzarsi con il contributo del Comune, della Provincia di Padova e della Regione avrà effetti positivi sulla città del Santo. Il progetto non è in contrasto all'uso fluviale dell'idrovia.

3 ottobre 1995: il sindaco di Venezia, Massimo Cacciari, annuncia che entro qualche giorno sarà formata una commissione di studio tra le due amministrazioni comunali di Padova e Venezia per verificare la fattibilità e i costi per il completamento della grande via d'acqua della laguna di Padova.

5 ottobre 1995: il consigliere regionale Elio Armano interroga la Giunta sulla Zona Industriale di Padova affinché la Regione svolga il suo ruolo programmatico preparando per tempo i nuovi scenari dello sviluppo economico e occupazionale tra Padova e Venezia. Anche Armano cita l'Idrovia Pd-Ve come aspetto strategico del rapporto tra le due province evidenziando l'esistenza dei terreni già espropriati da tempo.

6 dicembre 1995: la Seconda Commissione consigliere Urbanistica, viabilità, trasporti e navigazione (presidente Carlo Costanzo) e la Terza Commissione consiliare Industria, artigianato, commercio (presidente Francesco Piccolo) della Regione Veneto incontrano gli amministratori comunali e provinciali e le forze imprenditoriali e commerciali di Padova, Rovigo e Venezia per la presentazione di quella che sembra essere la soluzione più semplice (Piano di settore per la por-

tualità e la viabilità fluviale) per permettere a Venezia e Rovigo, aree depresse, di essere riportate al centro del sistema economico veneto nel quale la provincia di Padova ha ora un ruolo preminente. La Regione propone di mettere a sistema ciò che ora è parcellizzato unendo l'*Arco degli Euganei all'Arco dell'Adriatico* attraverso lo sviluppo del corridoio intermodale già esistente a partire dall'utilizzo dell'idrovia tra Padova e Venezia che opportunamente sviluppata darà risposta sia alla mobilità su gomma sia a quella per ferrovia, offrendo a quattromila nuove aziende le condizioni ideali per il loro insediamento con lo sviluppo di nuovi posti di lavoro per almeno diecimila addetti.

28 settembre 1996: il Gruppo Consiliare regionale del CDU a Dolo promuove un convegno «Dalla stagnazione allo sviluppo della Riviera del Brenta: il corridoio intermodale sull'asse idroviario Padova-Venezia» che vede la partecipazione di economisti, ingegneri e urbanisti e di tutto il vertice del Governo regionale che assicura un intervento complessivo per tutta l'area. Intervengono anche numerosi amministratori locali e provinciali. La tesi è quella secondo cui i comuni interessati dall'idrovia, quali Mira, Dolo, Fossò, Camponogara, Strà, Vigonovo, Fiesse d'Artico, Campolongo Maggiore, Campagna Lupia e Saonara, potrebbero ottenere notevoli vantaggi da una revisione dell'opera intesa a realizzare una strada a veloce scorrimento che colleghi Padova alla statale Romea e a Venezia, raggiungendo contemporaneamente l'obiettivo di un migliore governo idraulico del territorio, in via di progressiva urbanizzazione. L'assessore regionale all'Urbanistica, Gaetano Fontana, accoglie la proposta di dare avvio al Piano d'Area per la Riviera del Brenta.

14 gennaio 1997: la Giunta Regionale approva la Delibera n. 47 per la definizione e l'istituzio-

ne del gruppo di lavoro per l'elaborazione del Piano d'Area della «Riviera del Brenta e dell'intermodalità tra Venezia e Padova».

Febbraio e marzo 1997: alcuni sindaci, parlamentari e consiglieri regional, in occasione della DGR 47 che istituisce il gruppo di lavoro per il Piano d'Area, lamentano lo scarso coinvolgimento delle amministrazioni comunali della Riviera del Brenta.

8 maggio 1997: a Palazzo Balbi a Venezia, sede della Giunta Regionale, l'assessore all'Urbanistica, Fontana, preannuncia la volontà di dare seguito alla DGR 47 di gennaio per un eventuale studio per il Piano d'Area per la Riviera del Brenta agli amministratori delle province di Padova e Venezia, ai sindaci, alle organizzazioni sindacali, alle forze economiche e imprenditoriali del territorio interessato. Scopo dell'incontro è verificare assieme agli amministratori locali il gradimento di quest'iniziativa regionale che riprenderà in considerazione tutta l'area, prendendo spunto dall'asse idroviario. I presenti e soprattutto i sindaci di Mira e Vigonovo, facendo riferimento all'esistenza del PTP di Venezia, respingono, tranne poche eccezioni, il Piano d'Area per la Riviera del Brenta.

14 maggio 1997: i consiglieri regionali Ivo Rossi, Armano, Buttura, Cacciari, Vanni, Boato, Campion, Paolucci, Resler e Sprocati presentano una proposta di legge per le «Disposizioni di dismissione delle aree e delle opere dell'idrovia Padova-Venezia». Il progetto di legge prevede la cessazione della destinazione alla navigazione interna dell'idrovia. Si propone di regalare i terreni e le opere già realizzate ai Comuni affinché ne facciano aree attrezzate per il tempo libero e lo sport. Quest'iniziativa riceve il plauso dei sindaci di Mira, Vigonovo e di un assessore di Saonara.

N.B. Gli articoli e le interviste che compaiono in questo numero di *Galileo* sono stati raccolti nell'aprile 1997. ♦

RIVIERA DEL BRENTA

Vie nuove per lo sviluppo turistico

Guglielmo Monti

Non c'è stata grande confidenza tra il fiume Brenta e il tempo libero della nostra epoca, più interessata alla terraferma e agli spostamenti veloci che ai riflessi sull'acqua, al silenzio dei battelli e alle prospettive sinuose delle rive.

Il burchiello che da qualche lustro porta i turisti lungo il Brenta ha permesso una prima riappropriazione di questo mondo, ma è troppo grande

per un letto ridotto ormai a poco più di metà delle sue proporzioni storiche, ed eccessivamente uniformato a modelli industriali di agiatezza per far sentire il fascino di un viaggio d'altri tempi.

Si può inoltre osservare che, di fronte alla ricchezza di esperienze artistiche e di costume che le cento ville potrebbero offrire, le tre o quattro effettivamente visitabili, pur avendo lo splendore di villa Pi-

sani, della Malcontenta o della barchessa Valmarana, rappresentano per il viaggiatore esigente un magro bottino.

Sarebbe necessaria una politica di maggior coinvolgimento dei proprietari delle magnifiche dimore e dei loro giardini che assicurasse loro un sicuro appoggio pubblico nel difficile compito di mantenere un patrimonio delicato, in cambio della possibilità di allargare, con la discrezione che si conviene a beni insostituibili, il godimento dei loro tesori.

Ma l'ostacolo maggiore a un pieno apprezzamento della riviera è certamente costituito dalla presenza di una statale molto trafficata, responsabile, oltre che dell'invadenza di una circolazione che ha ben poco da spartire con la memoria storica e con un paesaggio ancora abbastanza intatto, di non pochi tagli nell'integrità morfologica di complessi originariamente accessibili dall'acqua.

Una premessa indispensabile



Canaletto, *Veduta del Dolo* (collezione privata).

Il filo che collega la splendida collana delle ville della riviera del Brenta è, ovviamente una via d'acqua, asse di collegamento per uomini e merci tra Venezia e Padova per almeno quattro secoli. Ogni seria politica di valorizzazione di un patrimonio monumentale e paesistico, la cui immagine va affermandosi con sempre maggior decisione come una delle ricchezze del turismo regionale, deve fare i conti con questa constatazione soprattutto nel momento di programmazione della viabilità regionale.



Fusina, Villa Malcontenta, anni '40. Da: AA.VV., *La navigazione interna nella pianura veneta*, la Galiverna, Battaglia T. 1981.

alla riscoperta delle ville è perciò il declassamento della strada, da riportare alle proporzioni di una modesta arteria di servizio. Diverrebbe allora possibile ripensare un percorso rispettoso degli antichi confini, capace di restituire la giusta visione a borghi, parchi, dimore patrizie e modesti annessi agricoli.

Rimodellando sulle esigenze del paesaggio tradizionale l'infrastruttura si potranno e-marginare gli episodi estranei moltiplicatisi negli ultimi anni, studiare un arredo stradale capace di accostamenti discreti ai valori, modesti o eclatanti, dell'ambiente, reintegrare le presenze vegetali autoctone, creare, insomma, lo sfondo adatto ad esaltare le emergenze

architettoniche e facilitarne la lettura.

Perché un simile programma possa realisticamente avviarsi bisogna però offrire all'intenso traffico tra Venezia e Padova un'alternativa praticabile.

Il tracciato predisposto per la progettata idrovia, ormai definitivamente abbandonata, può essere sfruttato per costruire un'arteria che, in parallelo con la ferrovia e l'autostrada, assolve a tale compito evitando oltretutto l'attraversamento dei centri abitati che oggi, oltre a disturbare l'ambiente, è origine di incidenti e rallentamenti. Si tratterà di studiare con cura i collegamenti con le esigenze locali e le aree di parcheggio, in maniera da evitare gli intasamenti.

Un progetto certo impegnativo dal punto di vista finanziario, ma anche per i cambiamenti di abitudini che comporterà sugli abitanti.

Il vantaggio sarà però d'incalcolabile valore per la conservazione, per la tranquillità dei residenti e per la loro crescita economica, facilitata da un flusso turistico che, una volta supportato dalle necessarie attrezzature ricettive e organizzato, non cesserà di rivolgersi ad un'area così appetibile.

Si potrà allora programmare con maggior respiro iniziative culturali a livello internazionale, capaci di attrarre un vasto e selezionato pubblico, nonché di stimolare idee e occasioni d'impiego qualificato.

Le premesse sono già visibili

sul posto, negli spettacoli, nelle regate, nelle mostre che enti pubblici ed associazioni private già curano ogni anno, soprattutto durante la bella stagione, con costante successo.

Si tratta di sottrarle ad un'attenzione esclusivamente locale e di permettere il loro decollo, con la diffusione che la qualità e la quantità di spazi naturali e artificiali a disposizione meriterebbe.

L'obiettivo non è tanto quello di creare un'alternativa al turismo veneziano, quanto quello d'inquadrarne il fascino nell'ambiente che ha reso possibile il miracolo lagunare, prolungandone la comprensione a quell'entroterra ove la nobiltà della Serenissima ha scoperto i vantaggi della campagna. ◇

Da Venezia a Padova: la città incompleta

OSSERVAZIONI INTRODUTTIVE

Franco Posocco

L'antico *Medoacus*, che collegava il comprensorio eu-ganeo alla laguna, divide ancora oggi la zona alta di pianura, in cui lo spazio è stato indebilmente suddiviso nei regolari riquadri della centuriazio-

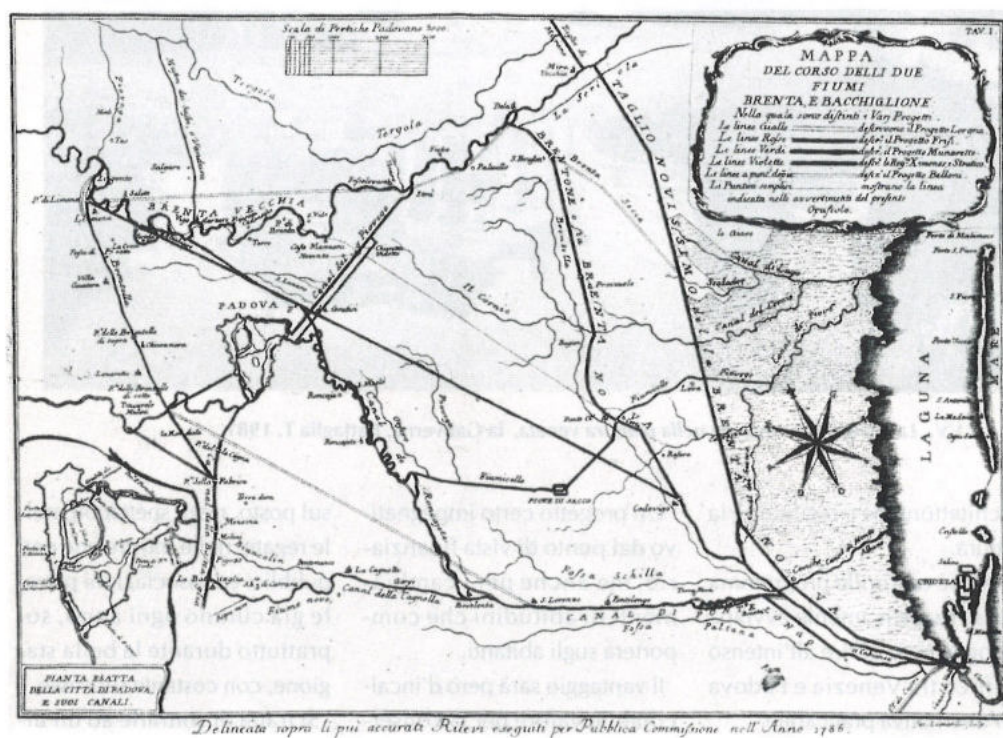
caratterizzata da un più incerto assetto di bonifica, veniva rimarcata con intenzionale parallelismo nell'Ottocento, attraverso la costruzione della ferrovia «Ferdinandea» Venezia-Milano e in questo secolo mediante l'in-

L'area del Brenta dunque, dopo secoli di pianificazioni orientate durante il periodo romano sulla grande direttrice *postumia*, in quello barbarico sulle bonifiche benedettine (Correzzola), in quello medievale sulle progettazioni idrauliche carraresi e successivamente su quelle, ancora più imponenti, della Repubblica veneta, trovava, al tramontare di quest'ultima, un suo assetto consolidato a cavaliere dell'antico corso del fiume, ormai trasformato in pacifico canale con *rive* e *portegrandi*.

Le *seriole* di derivazione d'acqua e il *termine* confinario tra il Dogado di S. Marco e il Comune di Padova, così come le *gambarare* e i *tagli* di sgrondo, sono solo alcuni esempi testimoniali di questa lunga vicenda di pianificazione continua effettuata lungo i secoli dal potere in atto al momento.

E tuttavia questo mutamento non è avvenuto senza grandi sofferenze per il territorio in questione, se si considera che diversi furono i tentativi di diversione del Brenta e degli altri corsi d'acqua minori che fallirono, lasciando nella campagna argini abbandonati, bassure relitte e comunque una generale soggiacenza idraulica, che ha aumentato la fragilità idro-geologica e il degrado ambientale del comprensorio.

Nei vari momenti quindi l'area di connessione tra Venezia e Padova è persa costantemente *eterodipendente*, cioè sottoposta alle prevalenti influenze delle



«Mappa del corso dei due fiumi Brenta, e Bacchiglione nella quale sono dipinti i varj progetti». Da: Padova. Il volto della città, Editoriale Programma, Padova 1987.

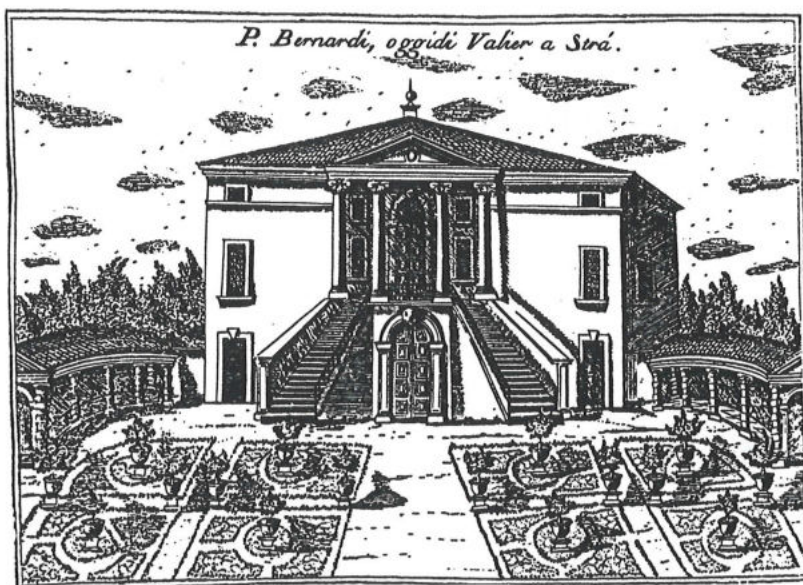
Se vi è nel Veneto una parte caratterizzata da molteplicità e contraddizione, questa è l'area che si stende tra Venezia e Padova. Ad un tempo: città e campagna, paesaggio antico e ambiente degradato, insediamento storico e congerie contemporanea, il territorio posto ai due lati della «Riviera del Brenta» appare segnato da una successione di tracciati, edifici e infrastrutture non ancora organizzati a rete o in sistema.

ne romana, da quella sottostante, ove le acque salmastre e le foreste litoranee conservarono a lungo una natura selvaggia, formando quella specie di «estuario» in cui Dante Alighieri ricorda essere avvenuta l'imboscata mortale per Jacopo del Cassero (*Purgatorio* V, 79-84).

Tale separazione tra una porzione settentrionale, sede favorita per le colture e gli insediamenti e una plaga meridionale,

serimento dell'autostrada Mestre-Padova.

Proprio la creazione di questo «fascio infrastrutturale», inteso come segmento del grande asse padano superiore: Trieste-Torino, attribuiva forma urbanistica al bipolo insediativo centrale della regione, associando progressivamente Venezia con Padova e integrando la nodalità marittima della prima con quella terraferma della seconda.



Vincenzo Coronelli, Villa Bernardi Valier a Strà.

circostanti città egemoni e condizionata dalle loro politiche economiche e territoriali.

Gli interventi ottocenteschi di Vincenzo S. Breda a Ponte di Brenta e quelli più recenti di Giuseppe Vol-

pi di Misurata a Portomarghera, così come gli impianti della Miralanza e le diverse filande, forni e fabbriche varie di cui è costellata la zona, avviano rapidamente, assieme all'industrializzazione diffusa, lo sviluppo delle infrastrutture e degli insediamenti urbani.

Nasce progressivamente in questo dopoguerra un allineamento multicentrico che si estende a maglia nelle aree circostanti.

Pur essendo la sola parte del Veneto ove l'edificazione ininterrotta consente di apprezzare la continuità fisica della città nuova, sorta di recente fra le due antiche, la Riviera del Brenta appare ancora come un'estesa periferia, che da Mestre alla zona industriale di Padova abbisogna di riordino, integrazione e completamento.

Ciò appare indispensabile, non solo per salvare gli ultimi lacerti di paesaggio storico e per valorizzare il contesto seriale delle ville venete, ma anche per ritrovare quella qualità dei servizi e quel livello di terziarizzazione, che sussisteva ancora nel Settecento, quando la nobiltà veneta, pur talvolta *malcontenta*, tuttavia risiedeva stabilmente nei suoi *fonteghi* di Oriago, del Do-

lo e della Mira, od operava negli approdi di Strà e del Portello, poiché sentiva il Brenta come il prolungamento in Terraferma del Canal Grande.

Le incisioni di Vincenzo Coronelli, le *vedute* del Canaletto e del Bellotto, ci descrivono infatti, pur pittorescamente, un paesaggio sostanzialmente urbano.

In tale contesto ampiamente problematico, quello di una vera e propria *città di progetto*, cioè di un sistema virtuale, che deve nascere dalla coesione delle singole parti, si può situare anche il tema dell'idrovia incompleta e dell'utilizzo del suo sedime.

Se da un lato non vi è dubbio che l'idea originaria del canale navigabile derivava, all'epoca in cui fu concepita, dalla volontà di estendere la portualità lagunare all'interno della pianura veneta, arretrando insieme le attività produttive dalla gronda marittima attraverso un'accessibilità agevolata, dall'altro è parimenti probabile che il ritardo nella realizzazione dell'opera e l'inaffidabilità sinora riscontrata in ogni programma di completamento, abbiano via via consolidato assetti alternativi e radicato dislocazioni diverse per quanto riguarda l'ubicazione delle sedi

e delle utenze generatrici di traffico.

In altri termini il grande sviluppo insediativo del secondo dopoguerra è avvenuto in assenza dell'idrovia e quindi prescindendo da essa, mentre sembra essersi accentuato lo squilibrio fra la parte settentrionale, meglio servita e quella meridionale.

La dilagante mono-modalità del trasporto su gomma ha peraltro indotto nella zona livelli di congestione fra i più elevati, fra quanti si possono riscontrare nel nostro paese.

Alla presenza invasiva dei veicoli a motore si deve aggiungere l'assenza di selezione tra i diversi flussi, che coesistono sui medesimi sedimi disturbandosi a vicenda e degradando l'insediamento.

La domanda di infrastrutture è dunque pressante nella zona centro-veneta e tuttavia essa va soddisfatta attraverso una pluralità di interventi relativi alla rete materiale e a quella immateriale, che insieme possono costituire l'armatura della nascente città metropolitana.

La risposta alla complessità non può quindi essere ridotta all'alternativa: strada o idrovia, perché dev'essere trovata nel-

l'assetto funzionale dell'organismo complessivo, nella gerarchia fra le parti, nella complementarità delle destinazioni.

Un *piano di area*, inteso come schema direttore delle compatibilità e delle coerenze, deve

quindi legittimare i diversi interventi di riordino e di riorganizzazione degli insediamenti, dei servizi e della mobilità.

In tale contesto può essere effettuato anche il recupero dell'antico asse rivierasco, servito dal nuovo sistema ferroviario metropolitano (SFMR); può essere realizzata una maggiore permeabilità dell'arteria autostradale; può essere migliorato e integrato il sistema degli insediamenti residenziali e produttivi; può essere conseguito il riequilibrio dell'intero organismo territoriale.

Dovendo rimarginare la ferita prodotta dall'intervento canalizio, a ben precise condizioni d'impatto, può infine essere concepito il riutilizzo del suo sedime, affinché usando il segno già introdotto nel territorio, si possa alimentare da sud, ove più carenti sono le strutture, gli insediamenti lineari soprastanti.

Attraverso un intervento, che deve qualificarsi anche come *restauro ambientale*, in tal modo, sia che scorrano le chiatte, sia che passino gli autotreni, potranno avere finalmente un senso quei cavalcavia, che ora incongruamente superano degli invisibili ostacoli sottostanti. ◇

Territorio, risorsa... «finita»

Roberto Ongaro

Consorzio Zona Industriale
Padova

L'idrovia Ve-Pd, che in questo numero di *Galileo* viene compiutamente analizzata sia nella sua genesi come pure nei suoi riflessi sul sistema economico padovano, rappresenta qualcosa di più che un'incompiuta per il Consorzio Zona Industriale.

L'opera, bruscamente interrotta, espletava funzioni non

solo di trasporto, ma anche di sviluppo economico e di sistemazione idraulica nell'ambito della zona sud di Padova.

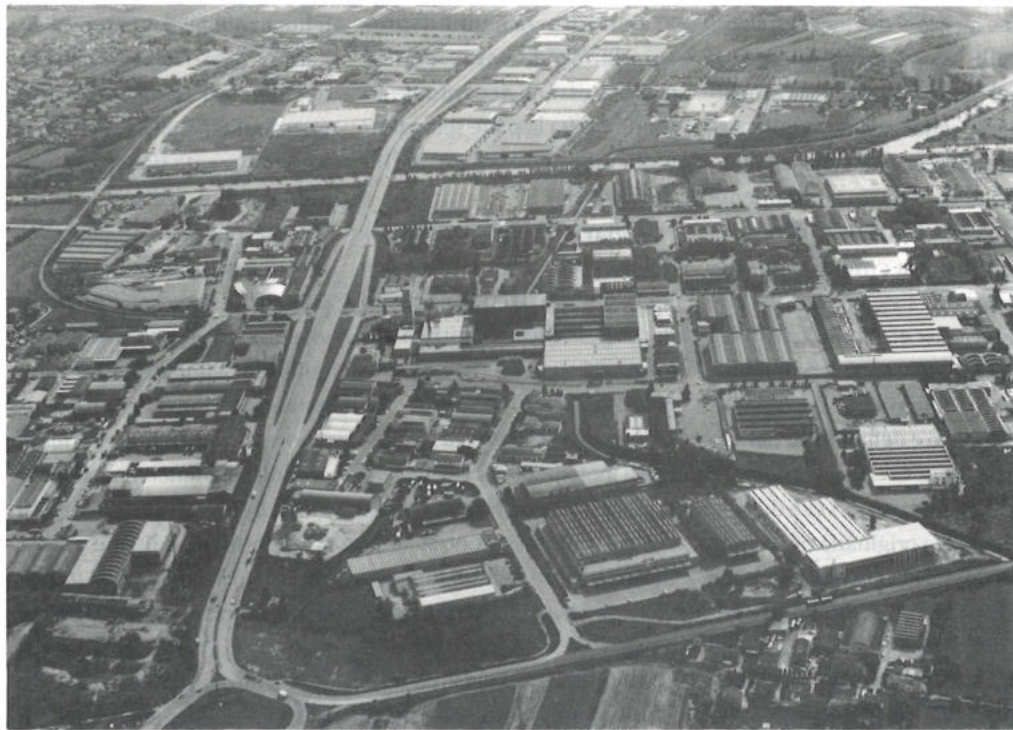
Alla funzione di equilibrio idraulico sta rispondendo, autonomamente e con rilevante esborso di denaro, la zona industriale stessa.

Sull'idrovia molti sono esercitati nel discutere, senza pe-

raltro entrare nel merito di quali sono i pesi odierni che comunque devono essere sostenuti: manutenzione, pulizia, terreni bloccati ecc., essendo queste funzioni in capo a soggetti diversi, che non pesano su chi discute, come dire: «si è fatta molta accademia, senza vedere che l'opera finita o non finita ha comunque un costo per gli enti proprietari e sul possibile sviluppo economico».

Resta a tutt'oggi il problema irrisolto dei 110 mila mq di terreno che dovrebbero costituire il bacino di evoluzione portuale, che furono acquisiti dal Consorzio Zona Industriale e che ora pesano sul suo patrimonio.

Quest'area, incuneata tra il terminal ferroviario attuale e il costruendo nuovo terminal, rappresenta un terreno di notevolissimo valore sia per l'Interporto, come pure per l'intera zona industriale. La sua preservazione con l'attuale decennale destinazione è giustificata unicamente in presenza



La zona industriale di Padova (foto, archivio Regione Veneto) ha un'estensione di 11 milioni di metri quadrati. È servita da due caselli autostradali (Padova est sulla Venezia-Milano e Padova-zona industriale sulla Bologna-Padova) ed è collegata con la linea ferroviaria da un raccordo che dispone già di oltre 25 km di binari a servizio delle varie aziende raccordate. Dispone inoltre dei migliori servizi di acquedotto, gasdotto, linee telefoniche ecc.



di una prospettiva certa di realizzazione dell'opera idroviaria.

L'attuale controvalore dell'area è di 16,5 miliardi di lire, se utilizzata a fini industriali, e di circa 7 miliardi al valore di acquisizione, conteggiando solo molto parzialmente le infrastrutture di supporto. Ribadiamo comunque il particolare interesse per Padova, per la riviera del Brenta e per la stessa area veneziana, del mantenimento di un «canale» plurimodale da dedicare alla mobilità delle merci, da mantenere libero sull'attuale asse idroviario.

Le giustificazioni di questa necessità sono ascrivibili alla posizione di primazia dell'Interporto di Padova a livello tri-veneto e nazionale nella logistica e movimentazione delle merci e da una visione che as-

sicuri – attraverso la rilocalizzazione della statale 11 lungo l'asse idroviario – una funzione di riordino e di potenziamento dell'area industriale lineare che già esiste tra Padova e Venezia.

Questo piano urbanistico industriale può essere solamente contiguo al tracciato idroviario, che quindi verrebbe ad assumere nel senso più pieno quella funzione di collegamento e di riassetto della mobilità e della produzione industriale che era tra gli scopi originari.

Resta da chiedersi se di questo sviluppo e di questa programmazione abbia bisogno il Veneto e quali benefici ricadano sui comuni e sul sistema complessivo che verrebbe interessato dal progetto.

Noi riteniamo che il riordino

urbanistico, nel quale trovano posto la produzione e la crescita del reddito, debba concepire ormai poche strutture di sostegno alla mobilità, specializzandole e favorendo nel contempo la riaggregazione nei centri urbani, senza disperdere quella risorsa finita e a costo crescente che è per noi il territorio.

Ritornando, quindi, alla questione dell'incompiuta idrovia, ciò che serve maggiormente non è solo il riaffermare la volontà di concludere l'opera, ma mettere in campo le risorse economiche necessarie almeno per l'acquisizione delle aree non ancora di proprietà pubblica e nel contempo individuare il progetto industriale economico che la può portare a compimento.

Mentre per l'acquisizione

delle aree può provvedere, quale dimostrazione di volontà positiva, la stessa Regione, riesce oggi difficile, in un clima di diffuso campanilismo, riuscire a cogliere quel segnale alto di pianificazione, che individui ad un tempo l'organizzazione, le risorse e i realizzatori.

Ciò che infine ci sentiamo di ribadire è la necessità che il tracciato idroviario e le parti realizzate rispondano a un'unica *Authority*, in grado di valutarne complessivamente i benefici collettivi.

Si tratta, pertanto, di non riprodurre su quest'opera possibile la parcellizzazione burocratica che oggi contraddistingue ogni opera pubblica. Purtroppo anche in questo se ne sta solo parlando da troppo tempo. ♦

Un PIANO D'AREA per il collegamento fra le aree urbane di Padova e Venezia

A cura dell'Assessorato all'Urbanistica, pianificazione e difesa del territorio Regione del Veneto

Gli elementi caratteristici del sistema territoriale veneto vengono individuati

- nella ricchezza delle risorse ambientali e territoriali;
- nella presenza di un tessuto insediativo storico con grande capacità di persistenza e determinazione anche nei confronti degli insediamenti attuali;
- nel «policentrismo» della struttura urbana;
- nella stretta interdipendenza fra sistema insediativo, organizzativo e struttura delle attività produttive, con relativa articolazione in senso sia dimensionale sia tipologico.

Questa organizzazione urbana ha impedito che si realizzassero quei fenomeni di forte polariz-

zazione, caratteristici nelle regioni nord-occidentali, nel Veneto, infatti, le aree metropolitane si articolano in più centri urbani dando origine a un sistema di connessioni polifunzionali.

Questo modello culturale della città-regione è caratterizzato dallo sviluppo dei comuni «rurali» e da un'assenza di un netto confine tra città e campagna.

Questo saldarsi di aree in un grande sistema metropolitano configura un sistema articolato le cui diverse parti compongono tendenzialmente un'unità che si identifica, per complessità ed efficienza, con altri sistemi metropolitani.

Le prospettive di crescita della regione e della fascia di interconnessione fra Padova e Venezia hanno perciò bisogno di ve-

der mantenuta ed accresciuta l'efficienza di ciascuna città e del sistema di interconnessione fra le città.

Obiettivo strategico è pertanto quello di assicurare sempre migliori relazioni fra le città e la rete di insediamenti entro il sistema metropolitano e fra questo e gli altri sistemi regionali, così da sostenere e consolidare le componenti locali della loro crescita, senza far mancare risposte efficienti alle domande di servizi.

Il governo di tali trasformazioni rende necessaria, pertanto, una reinterpretazione della potenzialità della struttura insediativa fra Padova e Venezia e l'utilizzo di strumenti diversi, più flessibili, che consentano un intervento rapido e articolato sull'area di controllo, finalizzato a consen-

Intermodalità metropolitana e integrazione territoriale fra Padova e Venezia

1. Sviluppo diffuso e funzioni marittime

Il modello di sviluppo diffuso nel Veneto, fondato sul policentrismo insediativo e su di una trama di collaborazioni aziendali, presenta caratteri di sostanziale autonomia rispetto alle dinamiche delle funzioni marittime svolte dal sistema portuale veneto, che nel corso del '900 ha intrecciato le sue vicende soprattutto con lo sviluppo dei cicli industriali di prima lavorazione di Porto Marghera. Questo ha favorito il procedere di strategie produttive e territoriali separate pur se riguardanti ambiti spaziali limitrofi e talora sovrapposti. La fase di declino dell'industrializzazione di base consente ora di rivedere le strategie del comparto

più debole (le prime lavorazioni) alla luce delle opportunità di innovazioni e diversificazione produttiva offerte dal comparto più forte (il diffuso), fra queste assume particolare importanza il ruolo svolto dalla stessa portualità commerciale degli scali veneti (Porto Marghera, Chioggia, Porto Levante), nel sistema degli scambi intermodali fra corridoio Adriatico ed entroterra veneto padano, con prolungamenti funzionali verso i paesi dell'Europa centro-orientale.

2. Per un approccio integrato

Le dinamiche del sistema insediativo e produttivo sotteso lungo l'asse Padova-Venezia a nord e a sud del naviglio Brenta manifestano ormai la necessità di un approccio non più residenziale, in quanto periferia suburbana dei due centri principali, ma come realtà emergente dotata di proprie e autonome peculiarità economiche e territoriali

che si organizza come componente forte del sistema veneto centrale.

È parte integrante di questo approccio la constatazione che l'asta del Brenta, come prodotto di u-



na riforma idraulica e agraria del territorio e come realtà di paesaggio monumentale senza analoghi in Europa per densità di presenze, possiede tutti i caratteri di un sistema insediativo lineare fortemente infrastrutturato ma carente di visione strategica e di strumenti di azione.

re la trasformazione sia dei fenomeni socio-economici, che di quelli di natura strettamente territoriale.

In termini territoriali risulta indispensabile una pianificazione a livello sia interprovinciale che regionale che coordini queste trasformazioni al fine di prevedere un equilibrio di sviluppo in armonia con gli aspetti di valorizzazione ambientale, di vivibilità dell'area, nonché infrastrutture e produttivi.

Parte dell'area risulta già pianificata dal PALAV che aveva però come principale obiettivo il coordinamento delle scelte urbanistiche strettamente collegate con la laguna di Venezia, identificando un ambito territoriale limitato a questo aspetto.

Fin da subito ne è derivata la

necessità di coordinare le scelte del PALAV con le aree dell'entroterra e in particolare la fascia di interconnessione fra i sistemi metropolitani di Padova e Venezia.

Il ruolo di quest'area risulta importantissimo sotto diversi aspetti, non dimentichiamo che lungo il naviglio del Brenta si sviluppa un sistema lineare di centri storici connotati da un fortissimo radicamento della struttura insediativa nei confronti della via d'acqua e della presenza di infrastrutture legate al corso fluviale quali chiuse, ponti, conche, argini ecc. che si intrecciano alla matrice stessa del tessuto urbano, caratterizzato da un insieme scenografico unico per l'altissima concentrazione di ville. Non va trascurato

l'importante sistema infrastrutturale dell'area attuato fino al 1842 e che ha notevolmente segnato il territorio, quali la ferrovia, l'autostrada e l'idrovia. In questo quadro assumono una particolare importanza per il futuro assetto dell'area e la funzione che potrebbe assumere il tracciato dell'idrovia in un sistema infrastrutturale che si sta delineando nelle scelte che la Regione sta operando in particolar modo in termini di viabilità, inserita in un quadro nazionale ed europeo.

Il Piano di Area

La legge 61/85, all'art. 3, prevede l'articolazione del processo di pianificazione regionale attraverso lo strumento del «Pia-

no di Area» che consente alla Regione di approfondire su ambiti territoriali definiti le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa e la sua compatibilità con la risorsa ambientale.

Questa esigenza è legata a due distinti ordini di considerazioni:

1. la prima perché la Regione ritiene di dover assumere più dirette responsabilità nel proporre soluzioni per i problemi riconosciuti «di livello regionale» quando:

- eccezionali siano i siti, le risorse impegnate e le funzioni svolte;
- appaia utile proporre sperimentazioni progettuali su determinate aree con riferimento a tematiche estendibili ad analoghe realtà territoriali;

Ripensare il Brenta ridando una gerarchia qualitativa ai suoi spazi e una maggiore specializzazione al fascio di infrastrutture che la sostengono da nord a sud: Ferrovia, Autostrada, S.S. 11, sedi idroviario.

Occorre pertanto passare da una visione settoriale e separata dei singoli segmenti di infrastrutture ad una visione territoriale integrata dentro cui ridefinire i compiti specifici che ogni asta è chiamata a compiere nell'economia delle funzioni e delle relazioni dell'area Padova-Venezia e del sistema veneto centrale.

3. Infrastrutture e intermodalità metropolitana

Le realtà metropolitane sono, al tempo stesso, manifestazioni di tendenze spontanee di addensamento insediativo e di interdipendenza funzionale e produttiva che si instaurano tra le diverse componenti di ogni sistema.

Il livello di efficienza delle relazioni interne ed esterne ad ogni sistema metropolitano (infrastrutture, trasporti, informazioni ecc.) contribuisce in modo determinante ad aumentare la sua capacità competitiva sia settoriale che complessiva, rispetto agli altri sistemi metropolitani concorrenti, sul piano della attuazione di investimenti e della produzione dei servizi.

Oltre una certa soglia non basta più la spontaneità a garantire uno sviluppo di tipo quantitativo e qualitativo, occorre dotarsi di una visione adeguata a selezionare, tra le molteplici opzioni e spinte settoriali, quelle azioni destinate a rendere massimo il beneficio degli investimenti che si effettuano, in presenza di risorse inevitabilmente limitate.

In materia di trasporti occorre prendere atto che la tendenza dominante si formula sull'analisi della domanda esistente e prevedibile e sulla sua capacità di contribuire, direttamente o indiretta-

mente, a finanziare l'investimento che si effettua. Alla luce di queste considerazioni, il sistema economico e funzionale sotteso tra Pd-Ve e l'entroterra costiero veneto presenta una diffusa domanda di potenziamento e riorganizzazione del sistema delle infrastrutture e dei trasporti nelle sue diverse modalità: gomma, ferro, acqua e anche aria. A fronte della maggiore concentrazione di infrastrutture della regione, occorre ormai dotarsi di una visione di sistema intermodale compiuto e strategico per lo sviluppo dell'area e del Nord-Est.

4. Per un approccio analitico al problema

Per la loro capacità di servizio, strada e ferrovia paiono determinanti rispetto alla struttura e al funzionamento del sistema metropolitano. Si possono perciò elencare i principali elementi di innovazione del sistema:

- le aree impegnate ricadano sotto competenze amministrative di più Enti e non possano essere ricondotte agevolmente a unità;
- siano necessarie decisioni politiche d'intesa con Regioni vicine;

2. la seconda ragione, di peso non minore, riguarda l'obiettivo di affidare alle strutture regionali, che dispongano di un notevole patrimonio di conoscenze e di esperienze, anche compiti di elaborazione progettuale e di ricerca di nuovi modelli di gestione che affianchino e integrino il più tradizionale ruolo di controllo amministrativo della pianificazione subordinata.

Il PTRC prevede che l'iniziativa regionale si realizzi avvalendosi anche del contributo degli Enti territoriali interessati; questa appare certamente la strada su cui avviare le esperienze dei Piani di area, come momento partecipativo, di sperimentazione di nuovi rapporti di collaborazione.

Il Piano di Area può anche insistere su aree che siano già state interessate, per tematiche differenti e per approfondimenti maggiori, da altri strumenti di piano.

Il Piano di Area, essendo di livello regionale, con contenuti di interesse regionale e con proce-

dura ed efficacia integralmente equiparate a quelle del PTRC, è adottato ed approvato con lo stesso procedimento di formazione del PTRC, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 27.6.1986, n. 61. In questo quadro i diversi Piani di Area sono da considerarsi come la prosecuzione del processo di pianificazione di livello regionale, iniziato con il PTRC.

Il Piano di Area, in definitiva, affronta le varie tematiche territoriali e urbanistiche in una visione complessiva, individua e organizza in un disegno unitario le varie possibili soluzioni.

Inoltre, i Piani di Area sono strumenti particolarmente adatti per una pianificazione che voglia essere attenta ai valori paesistico-ambientali del territorio considerato.

Collegamento delle aree urbane di Padova e Venezia

La stesura di questo piano d'area dovrà principalmente orientarsi verso una chiara definizione dei ruoli territoriali, inseriti in un sistema veneto e nazionale.

Le direttrici principali delle scelte di piano dovranno in primo luogo recuperare l'asse del Brenta definendo e ristabilendo per questa parte del territorio il ruolo residenziale connesso a u-

na funzione turistica di collegamento e in simbiosi con realtà padovane e veneziane; a questa scelta dovrà naturalmente conseguire un ruolo prettamente turistico e di servizio alla residenza della S.S. 11 approfondendo e sviluppando le potenzialità intrinseche dell'area ed eliminando i detrattori.

Dovrà essere ristabilito un equilibrio con l'elemento importante costituito dall'acqua per recuperare il ruolo di connessione con il restante territorio, quale il canale Taglio.

Per l'attuale asse autostradale dovrà essere inoltre prevista una funzione di connessione con servizi e grandi attrezzature a livello metropolitano, prevedendo in connessione con tale asse funzioni quali la ricerca scientifica, Fiera permanente, sistemi di campus per il tempo libero, nonché la ridefinizione del sistema ospedaliero miranese, in un'ottica metropolitana e di raccordo con il sistema padovano.

L'alleggerimento delle zone del Brenta obbligherà ad una ridefinizione e ad un ruolo importante del corridoio intermodale idroviario che dovrà assumere il ruolo di asse infrastrutturale in primo luogo di alleggerimento viario fra le zone produttive di Venezia e di Padova e di asse portante per lo sviluppo produttivo delle aree già esistenti lungo

il tracciato in modo da assumere il ruolo di filiera produttiva fra le aree produttive di Padova e Venezia ridefinendone i ruoli in rapporto anche alle peculiarità e alla specifica ubicazione.

Per tale corridoio vanno previste inoltre idonee infrastrutture che permettano una fruibilità dell'ambiente e con il sistema acquedotto della zona, attrezzature che si possano ipotizzare quali una porta acquedotto al sistema verso la laguna e pertanto un recupero del terminal di Fusina nonché attrezzature come piste di canottaggio ecc.

Va evidenziato infine il ruolo che assume questo asse viario in raccordo con un sistema infrastrutturale che sta prendendo forma nel Veneto.

Né dimentichiamo il passante di Mestre raccordato con le autostrade di Belluno e Trieste, e della E55 (Romea Commerciale) che in raccordo col passante di Mestre formerà un corridoio di collegamento nord-sud di valore europeo.

Il raccordo dell'asse idroviario con la E55 comporterà una via preferenziale di tutto il sistema di trasporto dell'area Padova-Venezia e inoltre centro-veneta oltre a permettere un rapido raccordo con il sistema portuale e aeroportuale. ♦

• Sistema stradale

La realizzazione del nuovo Passante autostradale di Mestre, la nuova bretella autostradale congiungente Porto Marghera con l'Autostrada Sere-nissima, il rafforzamento della direttrice Transpo-lesana e il potenziamento della S.S. Romea, costituiscono le misure indispensabili per eliminare le strozzature interne al sistema centrale e tra questo e gli sbocchi a mare.

• Sistema ferroviario

La quadruplicazione della PD-VE, l'avvio del SFRM e l'adeguamento della Mantova-Legnaro-Rovigo-Adria-Chioggia, costituiscono le misure più urgenti, sia per alleggerire le pressioni che il pendolarismo da lavoro esercita sui tessuti urba-

ni più densi nell'area, sia per migliorare le relazioni di questa con la più vasta regione veneto-padana.

• Relazioni commerciali

Le aree produttive di Padova e Venezia, poste a sud dei rispettivi centri urbani, sono tra loro collegate dal tracciato incompiuto dell'asta idroviaria che rappresenta un'indicazione relazionale evidente ancorché incerta sulla sua specializzazione modale più conveniente in relazione alla natura dei flussi di scambio delle merci nell'area. Il superamento di questa incertezza costituisce un fattore decisivo di miglioramento delle relazioni commerciali, sia tra gli estremi dell'asta che nei territori attraversati.

• Portualità

L'esistenza di tre scali portuali (Porto Marghera, Chioggia e Porto Levante) e di una pianificazione idroviaria padana retrostante è la premessa per esaminare la condizione marittimo-fluviale in modo contestuale rispetto alla domanda di trasporto dei territori serviti e ai collegamenti interni e da lì con gli altri sistemi di trasporto.

• Aeroporti

Lo scalo di Tesserà, aeroporto regionale di rango europeo, e le integrazioni con gli impianti di Treviso e di Padova, costituiscono un punto forte del sistema infrastrutturale centro veneto che abbisogna di una migliore impostazione delle relazioni intermodali con tutti gli altri sistemi presenti nell'area. ♦

Per la cessazione della destinazione alla navigazione interna dell'idrovia Padova-Venezia

Sintesi della relazione accompagnatoria del progetto di legge regionale presentato il 14 maggio 1997 da:

Rossi
Armano
Buttura
Cacciari
Vanni
Boato
Campion
Paolucci
Resler
Sprocati

Verso la fine degli anni '50, dopo una serie di studi preliminari, le Camere di Commercio di Padova e Venezia assegnarono al Genio Civile l'incarico dei progetti per l'idrovia Padova-Venezia, mentre a Padova la stessa Camera di Commercio (assieme a Provincia e Comune) diede vita al Consorzio per la zona industriale e il porto fluviale. Un apposito consorzio si mise al lavoro nel 1963, dopo che lo Stato aveva decretato l'utilità dell'opera.

I problemi iniziarono praticamente subito: il progetto del tracciato si trovò ad affrontare un'impervia sequenza di procedure burocratiche, tanto che passarono più di quattro anni prima che venisse varato il provvedimento che dava il via ai cantieri.

Con una sequenza di finanziamenti a singhiozzo, ci vollero vent'anni per realizzare

solo in piccola parte l'opera, che intanto perdeva – con il passar del tempo e l'evolversi del sistema e delle tecnologie dei vettori di trasporto – i presupposti e le ragioni della propria utilità sociale ed economica.

Quando l'idrovia fu immaginata, probabilmente per l'epoca poteva rappresentare uno dei progetti che si andavano a incardinare all'interno di una molteplicità di scelte. Era, in ogni caso, figlia del suo tempo, in cui prevaleva la convinzione che l'industrializzazione dell'area padovana passasse attraverso il prolungamento delle banchine del porto di Venezia. Il modello era legato all'idea che l'industria pesante potesse trainare lo sviluppo, non solo per Porto Marghera, ma anche per Padova. I modelli insediativi nel frattempo sono profondamente cambiati.

Porto Marghera ha perso ruolo e Padova ha sviluppato nel frattempo altre vocazioni economiche.

Nel 1985 la Regione Veneto liquidò il vecchio consorzio decidendo di assumere il compito di terminare l'opera. L'operazione ebbe come unico effetto quello di «congelare» il destino finale dell'idrovia; da allora, infatti, non solo i lavori sono rimasti fermi, ma non sono stati, in molti casi, effettuati nemmeno quei minimi interventi di manutenzione indispensabili, con la conseguenza che oggi molti manufatti esistenti sono irreparabilmente degradati ed irrecuperabili (se non a costi enormi).

È opportuno ricordare come la Regione, nell'assumersi l'onere di completare l'idrovia, la definì «uno straordina-

DEPOSIZIONI PER LA DISMISSIONE DELLE AREE E DELLE OPERE DELL'IDROVIA PADOVA-VENEZIA

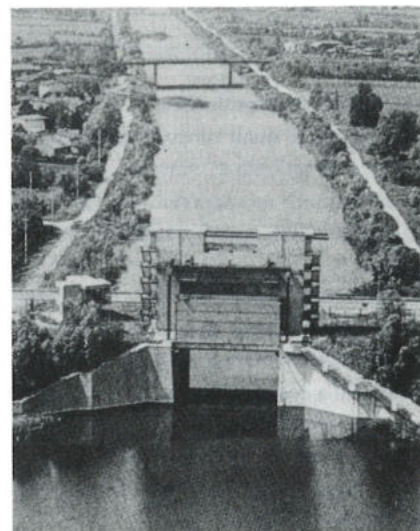
Progetto di L.R. n. 311, «Disposizioni per la dismissione delle aree dell'idrovia Padova-Venezia»

Art. 1. Finalità

1. Le aree e le opere dell'idrovia Padova-Venezia cessano dalla destinazione alla navigazione interna dalla data di entrata in vigore della presente legge.
2. Dalla stessa data, prevista dal comma 1, cessano di avere efficacia i vincoli di destinazione a idrovia previsti nei piani e negli strumenti urbanistici regionali e comunali vigenti.

Art. 2. Attribuzione ai comuni di beni immobili regionali dell'idrovia Padova-Venezia

1. Le aree di proprietà regionale e le opere di loro pertinenza dell'idrovia Padova-Venezia possono essere attribuite in proprietà a titolo gratuito ai Comuni, nel cui territorio insistono, con le procedure previste dalla presente legge.
2. Sono esclusi dall'attribuzione di cui al comma 1, i manufatti stradali pertinenti a strade provinciali che sono attribuiti a titolo gratuito alle rispettive Province.
3. Sono altresì esclusi dall'attribuzione di cui al comma 1, i manufatti idraulici relativi a conca Gusso e chiusa in dx Brenta. >



Chiusa mobile in destra fiume Brenta a Vignovo.

rio strumento di riequilibrio, di incentivazione e di decongestione, in una nuova prospettiva di rilancio dei trasporti».

Qualche dubbio sul realismo di una tale valutazione dovette pur intervenire successivamente, se negli anni '90 la stessa Giunta Regionale commissionò uno studio al prof. Gilberto Muraro; studio – presentato nel 1994 – che avrebbe dovuto suffragare con approfondite analisi e dati di fatto l'opportunità di completare il manufatto.

Invece, questo studio autorevole afferma esattamente il contrario: non solo negli anni si sono gettati al vento decine e decine di miliardi pubblici, ma già da tempo l'incompiuta Idrovia Padova-Venezia non ha più alcuna possibilità di essere gestita rispettando parametri oggettivi di «economicità» e di «redditività».

Sulla base delle valutazioni del rapporto Muraro è quindi evidente la necessità di fare i conti con la realtà, quella dura dei numeri, avviando i conseguenti processi di di-

smisione e di riconversione dell'opera.

D'altra parte, si deve purtroppo riconoscere che in Italia gli investimenti verso la gomma hanno depresso in modo irrimediabile lo sviluppo di un cabotaggio fluvio-marittimo degno di questo nome – unica condizione per evitare rotture di carico – strumento indispensabile per fare in modo che le merci possano partire da un qualsiasi porto della penisola per approdare direttamente a Padova.

Nelle condizioni attuali, il che vale a dire per i prossimi decenni, le merci con destinazione o partenza da Padova dovrebbero essere ricaricate su altri vettori in uno dei porti lagunari, vanificando in tal modo la convenienza economica di questo mezzo di trasporto. Va da sé che nessun operatore avrebbe mai alcun interesse a utilizzare la via d'acqua per congiungere Venezia con Padova. Se poi viene considerata la vocazione economica di Padova, il tipo di merci che potrebbero

convenientemente essere movimentate attraverso l'idrovia, si comprende fino in fondo l'inutilità di continuare sulla strada tracciata trent'anni fa. Solo pochissimi operatori, forse le sole ferriere, potrebbero trarre beneficio da una simile opera. Troppo poco, anche per i romantici sognatori del Burchiello.

Si propone quindi al Consiglio Regionale un progetto di legge che non solo si propone di porre fine a decenni di errori e perseverazioni sull'Idrovia Padova-Venezia, ma che permetta anche di riutilizzare – senza costi aggiuntivi per la Regione – le aree destinate all'opera incompiuta e le relative strutture già esistenti evitando di immobilizzare inutilmente aree preziose.

L'articolo 1 della legge ne illustra le finalità: la cessazione della destinazione alla navigazione interna dell'Idrovia Padova-Venezia e il contemporaneo decadimento dei vincoli di destinazione previsti nei piani regolatori regionali e comunali.

L'articolo 2 attribuisce in

proprietà a titolo gratuito ai Comuni (nel cui territorio insistono) le aree e le opere dell'Idrovia, con l'esclusione di alcuni manufatti stradali (già attribuiti alle Province) e dei manufatti idraulici di Conca Gusso.

L'articolo 3 vincola i Comuni a destinare a uso ricreativo, sportivo e del tempo libero i beni loro attribuiti in base all'articolo 2, senza che su essi possano essere costituiti diritti reali, precisando che l'inosservanza del vincolo determina il riacquisto della proprietà da parte della Regione.

L'articolo 4 dispone che i Sindaci dei Comuni indicati dall'articolo 2, su conforme delibera dei rispettivi Consigli comunali, facciano richiesta delle aree e delle opere loro attribuite entro 120 giorni dalla pubblicazione sul BUR di un elenco di beni – che la Giunta Regionale dovrà individuare come disposto dall'articolo 5 – per cui non verrà previsto il cambio dell'attuale destinazione produttiva. ♦

Art. 3. Destinazione dei beni

1. I Comuni, ai quali vengono attribuiti i beni di cui all'articolo 2, comma 1, si obbligano a destinarli ad uso creativo, sportivo e del tempo libero, salvo quanto previsto dall'art. 5.

2. I Comuni, di cui al comma 1, si obbligano a non alienare i beni, di cui al comma 1, con destinazione ricreativa, sportiva e del tempo libero, né a costituire su di essi diritti reali o personali senza il consenso della Regione. Il vincolo di destinazione deve essere trascritto nel registro dei beni immobiliari all'atto del trasferimento.

3. Il mutamento della destinazione dei beni determina il riacquisto della proprietà degli

stessi da parte della Regione.

Art. 4. Procedura

1. Ai fini dell'attribuzione in proprietà dei beni, di cui all'art. 2 comma 1, i sindaci dei Comuni, su conforme deliberazione dei rispettivi consigli, debbono farne richiesta alla Regione entro sei mesi dalla pubblicazione nel BUR del provvedimento di cui all'art. 5.

2. Le aree, di cui all'art. 2 comma 1, ad uso ricreativo, sportivo e del tempo libero, che non sono attribuite ai Comuni, restano di proprietà della Regione con il medesimo vincolo di destinazione.

Art. 5. Disposizioni finali

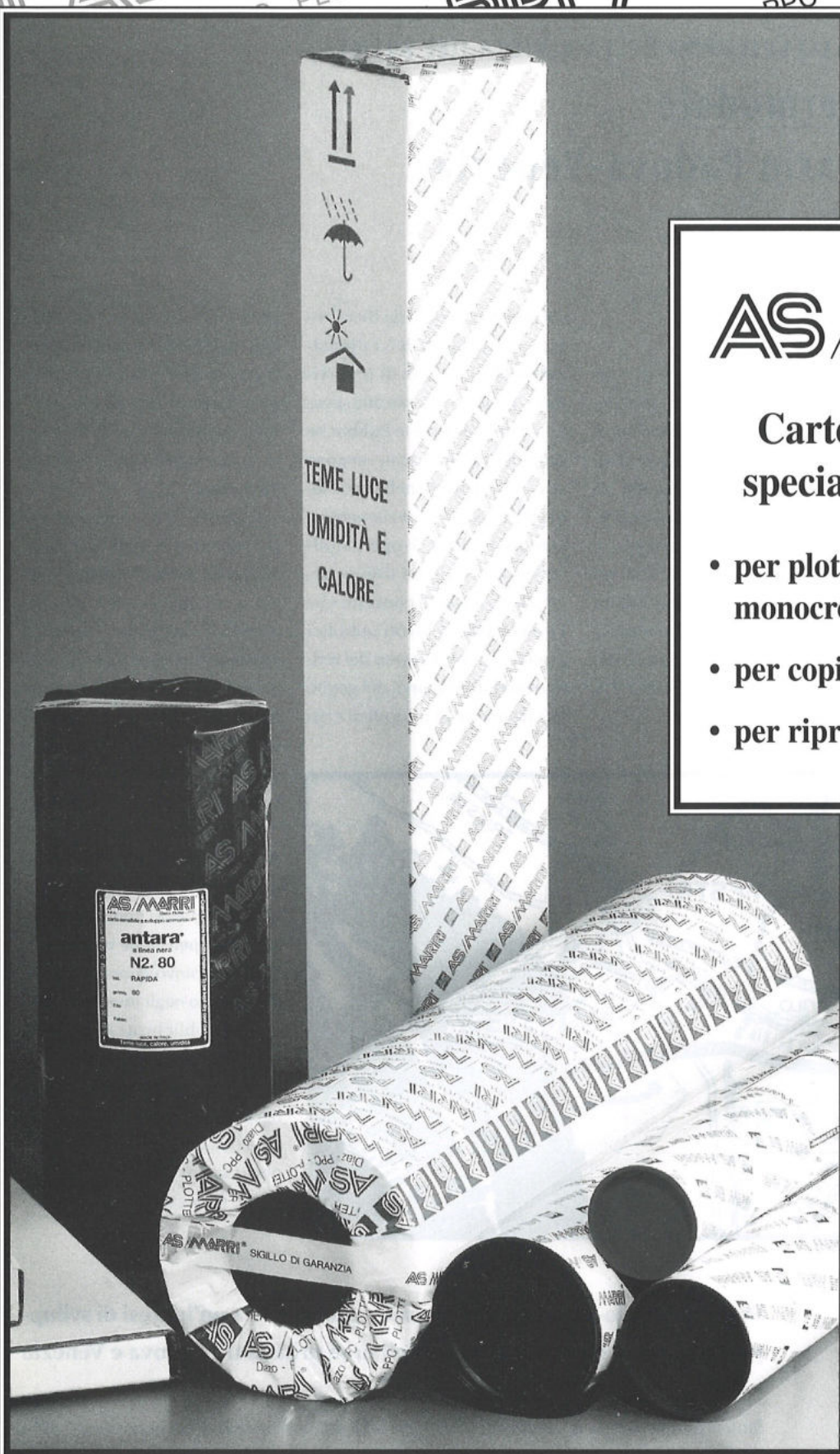
1. Entro 120 giorni dalla data di entrata in

vigore della presente legge, la Giunta Regionale provvede a individuare, attraverso apposito elenco da pubblicare nel BUR, le aree e le opere, di cui all'art. 2, nonché le opere realizzate per il Porto Fluviale della Zona Industriale di Padova, per le quali può essere mantenuta la destinazione produttiva. ♦

AS/MARRI®

**Carte di qualità per
specialisti del disegno**

- per plotter a penna e ink-jet,
monocromatici e a colori
- per copiatrici grandi formati
- per riproduzioni eliografiche



GARANZIA TOTALE di funzionalità AS/MARRI® SpA

Per informazioni sul vostro rivenditore di zona:

AS/MARRI® spa
Via Edison, 18
20090 Cusago (MI)
Tel. 02/90390727 (ric. aut.)
Fax 02/90390705

DALLA STAGNAZIONE ALLO SVILUPPO DELLA RIVIERA DEL BRENTA

Il corridoio intermodale sull'asse idroviario Padova-Venezia

Amedeo Levorato

Economista

Premessa

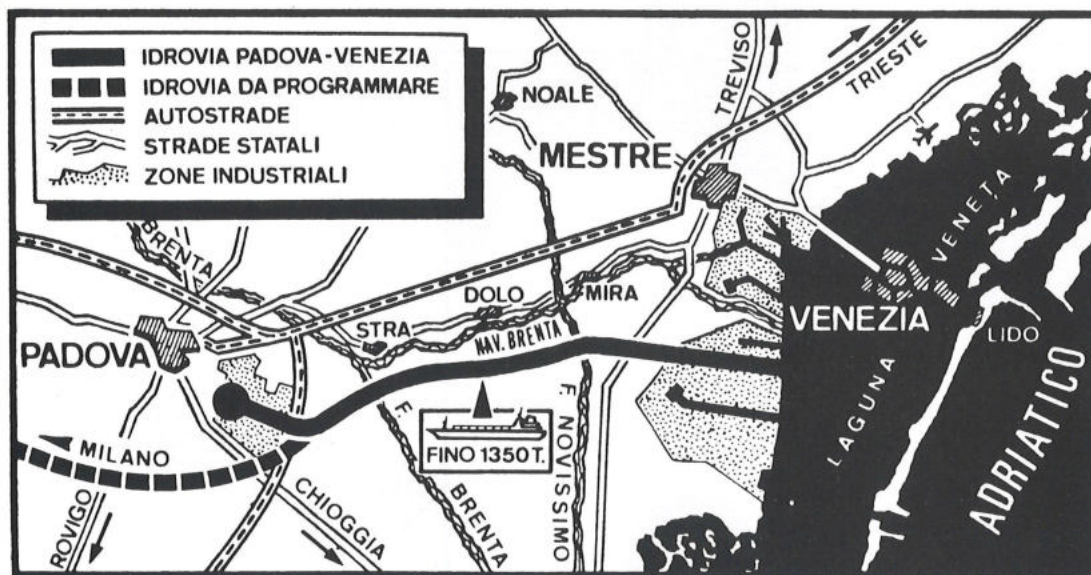
Le politiche pubbliche di investimento infrastrutturale sono regolate oggi dalla situazione di emergenza della finanza pubblica. Negli ultimi cinque anni, gli investimenti della Pubblica Amministrazione sono discesi, in valore assoluto, da 45.454 miliardi (1992) a 39.956 miliardi (1995). In termini percentuali, gli investimenti sono scesi dal 3,5% del PIL nel 1986 al 2,3% nel 1995².

Si assiste dunque, da dieci anni, ad un progressivo rallentamento della quota di investimenti pubblici rispetto alla spesa totale dello Stato e le Pubbliche Amministrazioni Locali vengono lasciate a se stesse nelle decisioni chiave per il finanziamento e la realizzazione di opere indispensabili. È ormai universalmente acquisito il concetto che l'esecuzione di lavori pubblici produce un incremento del reddito prodotto e quindi del gettito fiscale anche in periodi di crisi

economica. Tuttavia, oggi l'elemento dominante del dibattito è la convergenza ai parametri di Maastricht e tutto ciò limita pesantemente la capacità di finanziare investimenti pubblici in infrastrutture.

Di questa situazione, purtroppo, risentono in modo particolare le aree come il Veneto a maggiore sviluppo economico che, avendo l'impellente esigenza di mantenersi al passo con le economie europee maggiormente industrializzate, necessitano di investimenti infrastrutturali per i quali non vi sono più risorse pubbliche.

La scarsità di risorse pubbliche, con ogni probabilità, durerà almeno fino al 1999 ed oltre. Pertanto, in queste condizioni, risulta indispensabile individuare forme di coinvolgimento del settore privato negli investimenti in opere pubbliche a favore dello sviluppo socio economico. Alcune di queste opere dovranno necessariamente essere sottoposte a pedaggio e fornire i profitti necessari al proprio ammortamento finanziario.



Pianta dell'idrovia.
Da: Patavium n. 1, 1973.

Premesse socio-economiche e tecnico-giuridiche a un'ipotesi di sviluppo economico e infrastrutturale dell'area urbana tra Padova e Venezia

Sintesi di una ricerca presentata il 28.9.1996 a Dolo, nell'ambito di un convegno rivolto all'approfondimento dell'area tra Padova e Venezia e in particolare della Riviera del Brenta¹, alla luce dei significativi cambiamenti economici dell'ultimo quinquennio.

In questa logica, però, il Governo non ha ancora approvato un disegno di legge sul «project financing» presentato lo scorso luglio '96.

Il naufragio di molteplici progetti infrastrutturali ed iniziative legislative che riguardano l'area tra Padova e Venezia, e in particolare la Riviera del Brenta, tra cui ricordiamo solo brevemente l'abbandono ormai decennale del progetto di canale navigabile tra Padova e Venezia e la mancata realizzazione dell'area metropolitana di Venezia (art. 17 della l. 142/90 e l.r. 36/93), ha ottenuto come risultato la riduzione della Riviera del Brenta e dell'hinterland ad est di Padova e a sud ovest di Venezia a condizioni di subalternità rispetto alle città principali; nessun progetto infrastrutturale è attualmente in corso, nessuna valorizzazione territoriale che apra prospettive di sviluppo veramente nuove per il futuro; si registra solo l'esclusiva decisione di intervenire con opere di potenziamento infrastrutturale che rendono quest'area un territorio tra Padova e Venezia, da attraversare il più in fretta possibile, quasi senza rispetto per le esigenze ambientali, economiche e sociali: la terza corsia autostradale, il progetto di by-pass autostradale di Mestre, il quadruplicamento progettato dell'asse ferroviario. Tutto ciò si verifica in un contesto territoriale della Riviera del Brenta che presenta le seguenti caratteristiche:

1. È caratterizzato da una struttura socio-economica vitale ed autonoma, via via consolidatasi con un ruolo di area urbana tra Padova e Venezia – e non più di prima o seconda cintura di Venezia! – con legami forti con entrambe le città, ed una sua propria struttura produttiva internazionale (il distretto industriale

del calzaturiero: 800 aziende e 10 mila addetti, ma non solo), aperta verso i mercati europei e globali. Un sistema produttivo che ha sempre più bisogno di formazione, innovazione ed efficienza nell'organizzazione territoriale della didattica, della pubblica amministrazione, della promozione economica.

L'attuale fase congiunturale recessiva dell'economia, le cui caratteristiche principali sono il declino delle produzioni locali mature (tessile, abbigliamento) e un enorme fabbisogno di informazione e innovazione delle imprese, richiede la presenza di progetti economici ed urbanistici adeguati al ruolo che quest'area ricopre nel panorama industriale veneto. Oggi la Riviera del Brenta, con 26 mila occupati nel settore manifatturiero su 89 mila provinciali (29,2% del totale), rappresenta sul piano industriale più di Porto Marghera, che conta su 15.535 occupati e 368 aziende censite al mese di febbraio 1995¹³. A fronte di tale dato, le misure UE Obiettivo 2 (aree a declino industriale) destinano 230 miliardi a Marghera e alla Laguna Veneta, di cui 90 miliardi alla sola area di Porto Marghera per difficili interventi di ristrutturazione, mentre alla Riviera del Brenta non sono destinate risorse, se non limitatamente ai comuni di Mira e Campagna Lupia, ricompresi nell'obiettivo 2, ma senza progetti specifici⁴.

2. Quest'area ha registrato un incremento demografico significativo (137 mila abitanti al 1991, +3,5% nel decennio contro +0,8% Veneto, -2,2% la provincia di Venezia, +1,3% la provincia di Padova), di popolazione e di forza lavoro prevalentemente gio-

vane e di cultura medio-alta, come risultato in parte della crescita locale e in parte dello spostamento residenziale dalle città centrali (comuni di Padova -8,4%, Venezia -10,8% tra 1981 e 1991) alle fasce periurbane delle giovani coppie, le quali domandano servizi e qualità della vita (servizi pubblici, trasporti, scuole, sanità), tipicamente urbani, strutture commerciali di tipo innovativo ma legate al territorio. La popolazione fino a 55 anni supera l'80%, mentre a Padova e Venezia è pari al 68% del totale: quindi una popolazione nettamente più giovane e una domanda diversa di servizi, cultura e consumi!

3. Le comunità della Riviera del Brenta hanno preso coscienza – trasmessa attraverso gli strumenti di pianificazione provinciale, come il PTP adottato nel 1995 –, della necessità di valorizzare il proprio patrimonio storico-artistico e paesaggistico, costituito dall'insieme della Riviera del Brenta, delle ville palladiane, dei monumenti nazionali e dei centri storici che collegano la storia di Padova a quella di Venezia, favorendo oltre al turismo e al commercio anche l'insediamento di attività culturali e formative (ad esempio il Centro Internazionale universitario di studi sull'Economia Turistica di Oriago di Mira (CISET), o la scuola per Modellisti e Tecnici Calzaturieri d'iniziativa dell'ACRIB, l'Associazione dei Calzaturieri della Riviera del Brenta). Ma non sempre l'azione politica e programmatica è stata coerente con tale obiettivo: l'abolizione di un autonomo organismo di promozione turistica e il suo accorpamento con Venezia ha di fatto limitato l'autonomia dell'azione

promozionale della Riviera del Brenta.

4. Il territorio della Riviera del Brenta ha fortunatamente perduto via via funzioni residuali, come quella di periferia abitativa di Porto Marghera (i pendolari residenti nei comuni considerati sono diminuiti del -46,8% tra il 1981 e il 1991¹⁵, rappresentando oggi una cifra tra l'8% e l'11% degli occupati totali dell'area: poco più di 2 mila persone), in seguito alla crisi del modello industriale veneziano ma soprattutto all'insediamento del modello di sviluppo della piccola e media impresa caratteristico del modello territoriale veneto. Nella tabella riportata di seguito sono indicate le quantità di lavoratori pendolari verso Porto Marghera e verso il Comune di Venezia al 1981 e al 1991. Oltre alla progressiva riduzione della dipendenza di quest'area dal capoluogo, la minore discesa del pendolarismo verso Venezia rispetto a quello verso Porto Marghera mette in evidenza il cambiamento strutturale nell'offerta di lavoro da parte di Venezia negli ultimi 15 anni: da grande polo industriale che offriva lavoro a operai e addetti alla grande industria, Venezia si è trasformata – soprattutto a Mestre – in un polo terziario di rilevanza regionale, attraendo professionalità (diplomati e laureati) in posti di lavoro del commercio, dei servizi – soprattutto bancari e assicurativi – e dei servizi avanzati per l'impresa. Questa area, infine, ha incrementato costantemente la propria capacità di offrire occupazione e opportunità d'iniziativa, raggiungendo il migliore risultato in termini di disoccupazione della provincia di Vene-

zia (6,5% nel 1994, equivalente al dato padovano) contro il 7,8% medio provinciale⁶.

Il riassunto di questi «dati di eccellenza» costituisce di per sé la dimostrazione di una realtà vitale che purtroppo spesso «si perde» nelle letture economiche provinciali, e paga lo scotto di una collocazione storica periferica rispetto al capoluogo, nonché della relativa analisi in sede di programmazione. Aree prive di particolari problemi non producono riflessioni positive in termini programmatici, e ciò è accaduto anche con il Piano Territoriale Provinciale veneziano del 1985. Né bisogna dimenticare il lunghissimo dibattito (non ancora concluso) sul problema della delimitazione dell'area metropolitana di Venezia ai sensi della l. 142/90. All'interno di tali ipotesi – fortunatamente scartate per il naufragio delle «aree metropolitane» a livello nazionale – l'area della Riviera del Brenta (il vecchio comprensorio n. 41 della l.r. 80/75) – non veniva compresa in alcuna delle ipotesi

regionali, se non in quella di area metropolitana vasta (B) con Padova e Treviso⁷ e in parte nell'ipotesi C2, come seconda cintura di Venezia, senza evidenti valide motivazioni per rompere l'unità del bacino della Riviera del Brenta. La questione si è risolta da sola, con il superamento dei termini legislativi.

Oggi la progressiva apertura internazionale dell'economia veneta, l'enfasi posta sulle potenzialità economiche, turistiche e di sviluppo del Nord Est, e la concreta aspettativa della popolazione locale per una progressiva crescita del reddito e del benessere, pongono tuttavia anche per l'area della Riviera del Brenta, con le sue molteplici esigenze e vocazioni, la necessità di guardare avanti per individuare con urgenza progetti ed iniziative per i prossimi dieci anni:

- progetti consensuali,
 - modalità operative,
 - strumenti legislativi,
 - strumenti finanziari e attuativi,
- con la finalità di disegnare il proprio futuro, senza perdere il meglio del proprio passato e va-

lorizzando tutte le opportunità offerte dal proprio presente.

2. Come riattivare lo sviluppo in un quadro di crisi della finanza pubblica

Negli ultimi due anni è emerso con forza nell'opinione pubblica e nelle istituzioni locali e regionali il convincimento che sia opportuno riesaminare indirizzi e strumenti per lo sviluppo socio-economico ed urbanistico, nonché per la realizzazione di un efficace assetto infrastrutturale dell'area urbana di collegamento tra Padova e Venezia⁸.

Particolare attenzione è stata assegnata recentemente a quest'area, inoltre, dalla Regione Veneto, con particolare riferimento alle problematiche del passante di Mestre A-4, e di realizzazione del nuovo tracciato E-55 Ravenna-Venezia/Romea Commerciale, richiedenti investimenti per complessivi 1.200-1.400 miliardi di lire. Nel Piano Anas per gli interventi prioritari sulla viabilità ordinaria, inoltre, risulta inserita una previsione di

intervento per il collegamento casello autostradale di Dolo con S.S. 11 per un valore di 30 miliardi. È mancata tuttavia, sinora, una sistematica attenzione all'area in sé, più che al suo attraversamento da parte del traffico autostradale, stradale e ferroviario⁹.

Si fa strada il convincimento che l'autonomia dello sviluppo di quest'area, nonché l'individuazione di obiettivi futuri di investimento, infrastrutturazione e crescita debbano poggiare principalmente sull'azione concertata delle Comunità locali, della Regione del Veneto e delle forze imprenditoriali e sociali più lungimiranti, interessate ad uno sviluppo non residuale del territorio, in stretta e paritetica relazione con Padova e Venezia.

Il censimento delle risorse pubbliche e private esistenti, l'accertamento consensuale dei progetti futuri delle Comunità locali, la redazione di un Piano di Area (l.r. 27.6.85, n. 61, art. 2 co.1) costituiscono passaggi fondamentali per definire il futuro sviluppo della Riviera del Brenta

FLUSSI DI LAVORATORI PENDOLARI VERSO MARGHERA E VENEZIA 1981-1991

Comuni Provincia di Venezia	Pendolari verso Marghera		Variaz. % 1981-91	Pendolari verso Venezia		Variaz. % 1981-91
	1991	1981		1991	1981	
Campagna Lupia	200	376	–	536	600	-10,67
Campolongo Maggiore*	208	391	–	447	589	-24,11
Camponogara	288	542	–	684	832	-17,79
Totale dei Comuni del gruppo 1	696	1.309	-46,83	1.667	2.021	-17,52
Dolo	286	538	–	1.037	1.146	-9,51
Fiesse d'Artico*	129	242	–	329	331	-0,60
Fossò*	94	177	–	212	281	-24,56
Mira	2.014	3.792	–	5.774	5.765	0,16
Strà	–	–	–	–	–	–
Vigonovo	–	–	–	–	–	–
Totale dei Comuni del gruppo 2	2.523	4.749	-46,87	7.352	7.523	-2,27
Venezia	9.183	17.286	–	92.562	117.786	-21,42
Provincia di Venezia	16.776	31.579	–	–	–	–

Fonte: nostre elaborazioni su dati Coses (Coses Informazioni 6, 1994; 9/10 1995).

* Comuni usciti dal SUV (Sistema Urbano Veneziano) nel 1991.

e degli oltre 137 mila abitanti che vi risiedono.

In particolare, risulta urgente ed indilazionabile attivare processi che conducano alla stipulazione di accordi tra le municipalità, le Province e la Regione, che permettano di concentrare capacità operativa e di investimento relativamente ai seguenti obiettivi:

1. Favorire lo sviluppo della rete ormai autonoma dei centri urbani minori situati nella fascia tra Padova e Venezia.
2. Valutare realisticamente e pienamente le dotazioni infrastrutturali esistenti (autostrada, ferrovia, S.S. 11, sedime idroviario) per organizzare una struttura di insediamenti residenziali e produttivi serviti sotto il profilo dei collegamenti, riequilibrando il congestionamento e l'usura che attualmente caratterizzano la S.S. 11 (14 mila veicoli al giorno in media in termini di volume di traffico) e tutto il sistema insediativo della Riviera del Brenta. Il Veneto è penultimo nel Nord Italia per chilometri di strade statali ogni 10 mila abitanti (5,3), dopo Val d'Aosta, Trentino, Friuli V.G., Emilia R., Piemonte, Liguria, e prima della Lombardia. Tutto, ciò con un tasso di autovetture per mille abitanti pari a 540, superiore alla media nazionale, a cui si aggiunge stagionalmente il traffico di attraversamento turistico. Complessivamente, la rete stradale statale nel Veneto ha una estensione di circa 2.500 chilometri, pari al 5,3% del totale nazionale, a fronte di un parco circolante pari al 8,7% del totale nazionale.
3. Senza soffermarsi esclusivamente alle infrastrutture della viabilità occorre offrire un orizzonte adeguato di svilup-

po insediativo, commerciale e produttivo, ai centri localizzati lungo la Riviera del Brenta e nell'immediata periferia est di Padova, valorizzando le opportunità territoriali: turismo e pre-esistenze storiche, agricoltura, specializzazione industriale, imprenditorialità artigianale, vitalità sociale e qualità commerciale e dei servizi, stimolando la localizzazione di iniziative universitarie e didattiche, innovative, industriali e manifatturiere in aree specificamente destinate ed opportunamente infrastrutturate (strade, trasporti, metanizzazione, telecomunicazioni) centrando il riordino urbanistico sulla ricerca di un ruolo diversificato, culturalmente e qualitativamente elevato della Riviera del Brenta entro il primo decennio del XXI secolo.

4. Accelerare il processo di modernizzazione, qualità e ritmo degli investimenti pubblici e privati nel territorio considerato, per permettere un miglioramento ambientale, insediativo ed economico dell'area, e la ricomposizione di un tessuto sociale che presenta, comunque, sacche di ritardo e aree di disagio.

L'ipotesi centrale del presente articolo, presa in considerazione da più soggetti negli ultimi anni¹⁰, è rilanciare gli investimenti infrastrutturali nell'area Padova-Venezia. In particolare, recuperare gli ingenti investimenti effettuati in trent'anni per la realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia, e riutilizzare l'asse idroviario per la realizzazione (non alternativa al canale navigabile) di una arteria stradale che colleghi la Zona Industriale di Padova alla Romea (e alla nuova E55-Romea commerciale programmata nel PTP), lungo la

quale riorganizzare il sistema della viabilità ordinaria locale e interprovinciale, e realizzare insediamenti produttivi ed artigianali di alto livello qualitativo, simili a quelli della ZIP di Padova, mantenendo anche in prospettiva la finalità idroviaria, con immediati riflessi sotto il profilo del governo e di tutela dei fenomeni di contenimento idraulico dell'area considerata.

Tale ipotesi è riportata nel Piano Territoriale Provinciale di Padova (Norme di Attuazione), ove viene indicata (art.77) come auspicabile l'eventuale realizzazione di una nuova strada in fregio (o sul sedime) alla prevista Idrovia Padova-Venezia, alternativa locale alla S.S. 11 Riviera del Brenta.

Nulla in tal senso, viceversa, viene riportato nel Piano Territoriale Provinciale di Venezia (13 marzo 1995), che indica tra le priorità della subarea Miranese-Riviera del Brenta, la realizzazione di tre nuovi accessi all'autostrada Padova-Mestre, lo spostamento della barriera autostradale per la riscossione del pedaggio a ovest di Dolo (e quindi di fatto liberalizzando l'autostrada).

Decisioni definitive sull'assetto e l'organizzazione del sistema di by-pass di Mestre non sono state ancora assunte dalla Spa Autostrada Padova-Venezia, anche se sono state raggiunte ipotesi conclusive in fase di imminente assunzione.

In questo contesto, secondo il PTP veneziano, e a prescindere dalle decisioni della società di gestione autostradale, l'asse originariamente destinato al collegamento idroviario Padova-Venezia posto a sud della Riviera del Brenta rimarrebbe inutilizzato non solo per le finalità idrauliche di salvaguardia del territorio (scarico in Brenta delle piene pluviali, di pericolosità crescen-

te in relazione alla progressiva occupazione e cementificazione del territorio), ma anche per altre eventuali finalità infrastrutturali di tipo stradale o ferroviario.

Viceversa, l'idea di una diversa utilizzazione del tracciato idroviario è sostenuta anche nella «Analisi economica del completamento dell'Idrovia Padova-Venezia. Sintesi e conclusioni del rapporto finale» p. XVI. Secondo l'estensore, ch.mo prof. Gilberto Muraro, «nel dare un giudizio negativo in termini di probabilità per quanto attiene alla convenienza sociale misurata tenendo conto dell'idrovia, restano da trasmettere due avvertenze finali: a) vi sono benefici, quali il miglioramento paesaggistico, l'uso ricreativo dell'asse idroviario, il contributo alla sicurezza idraulica del territorio circostante, che sono di difficile quantificazione e che certamente assumono valore crescente al crescere della ricchezza pro-capite; b) l'indagine svolta in questa sede è costretta a fare congetture attraverso indicatori indiretti ed aggregati su una modalità di trasporto e una imprenditorialità di fatto quasi inesistenti, e non può mai portare a risultati inoppugnabili sul piano logico».

Si prendano in considerazione queste due ipotesi:

1. Il completamento dell'opera idroviaria in via provvisoria, per sole finalità di sicurezza idrica è già una realtà: il Consorzio Zona Industriale di Padova, opportunamente autorizzato dal Magistrato alle Acque, sta attualmente appaltando lavori di manutenzione straordinaria e ripristino dei sistemi di scaricamento in Brenta per le acque pluviali provenienti dal complesso della Zona Industriale (oltre 10 milioni di mq) e dai

comuni di Saonara e Vigonovo lungo il percorso fino al Brenta. Il significativo aumento delle precipitazioni pluviali indotto dai mutamenti climatici produrrà un crescente fabbisogno di gestione delle «teste di piena» del Brenta e del Nuovissimo, e l'invaso dell'idrovia – anche se non completato per la navigazione – potrà essere utilizzato per l'immissione di milioni di metri cubi di acqua¹¹.

2. La disponibilità dei privati ad investire nel completamento dell'opera idroviaria o alla realizzazione dell'opera stradale è collegata alle opportunità di sviluppo che il territorio può esprimere. Non mancano, infatti, esempi significativi in Veneto di strutture pubbliche e miste pubblico-private che si sono assunte oneri di infrastrutturazione pubblica sulla base di precisi progetti finanziari e imprenditoriali: basti qui ricordare la Zona Industriale di Padova, la Zona Industriale di Verona e il Consorzio di Sviluppo del Conselvano (Pd), recentemente trasformato in società per azioni. Il finanziamento del completamento del canale appare di difficile realizzazione, non essendo previsto un pedaggio per l'utilizzazione delle opere idroviarie. Per verità, recentemente la Giunta Regionale del Veneto ha esaminato un disegno di legge regionale ai fini della costituzione di una società per azioni per la gestione dei servizi idroviari regionali. Tale tipo di partecipazione sarebbe tuttavia possibile se associassero altre attività in grado di generare un reddito sulla base di meccanismi di «project financing», quali, ad esempio, l'allestimento di terreni industriali posti in fregio all'idrovia e alla nuova strada.

I comuni interessati dal tracciato dell'idrovia Padova-Venezia sono:

- Il Comune di Padova, limitatamente al comprensorio della Z.I. di Padova, comprendente la parte finale dell'Idrovia ed il Porto fluviale, con 350 mila mq. circa di terreno di proprietà del Consorzio ZIP e tuttora vincolato dal PRG a specchio d'acqua, su 10,5 milioni di mq di area complessiva destinata a zona industriale.
- Il Comune di Saonara (Provincia di Padova), nel quale lungo l'idrovia e nelle immediate vicinanze insistono circa 420 mila mq di insediamenti artigianali e industriali.
- Il Comune di Strà (Ve), con 200 mila mq di insediamenti artigianali ed industriali.
- Il Comune di Vigonovo (Ve), con 400 mila mq di insediamenti artigianali e industriali.
- Il Comune di Fossò (Ve), con 431.900 mq di aree industriali e quello di Dolo (Ve).
- Il Comune di Camponogara (Ve), con 1.000.000 di mq di insediamenti artigianali ed industriali.
- Il Comune di Mira (Ve), con insediamenti esistenti per 500 mila mq circa.

I dati qui indicati sono parziali e risalgono ad una rilevazione del 1994, e dovranno essere ulteriormente verificati ed approfonditi nel corso di sondaggi specifici con le Amministrazioni Locali, le forze sociali ed economiche.

Secondo il PTP della provincia di Venezia (p. 37 della Relazione Programmatica), vi sono nella subarea centrale veneziana (Venezia terraferma, Marcon, Quarto d'Altino, Spinea, Mirano, Martellago, Scorzè, Noale, Salzano, S.Maria di Sala, Pianiga, Mira, Dolo Fiesse, Strà, Vigonovo, Fossò, Camponogara, Campolongo M., Campagna Lupia)

17.781.000 mq. di aree per insediamenti produttivi, di cui 13.910.000 solo nel Comune di Venezia, area di Porto Marghera.

Rimangono quindi 3.871.000 mq di aree nell'area centrale, di cui 2.100.000 così individuate nel solo comprensorio prospiciente l'Idrovia Padova-Venezia. L'indice di disponibilità dell'area centrale veneziana indicato dal PTP medesimo risulta essere del 50,1%. Alcuni degli ambiziosi obbiettivi previsti dallo stesso PTP (p. 54): a) favorire l'insediamento nell'area di «centri per la diffusione dell'innovazione e dei servizi alle imprese»; b) realizzare piazze commerciali o un parco commerciale nell'area Fossò, Vigonovo, Strà, Fiesse d'Artico, inteso come area in cui insiste una gamma di attività strettamente connessa alla distribuzione delle merci, in cui si consegua una aggregazione insediativa e funzionale organica, un adeguato livello dei servizi comuni e delle prestazioni ambientali come riordino delle «strade mercato»; c) «riqualificare e potenziare» le infrastrutture delle aree produttive di Mira, Dolo, Fiesse, Strà, Vigonovo e Fossò; risulterebbero difficilmente perseguibili senza adeguata viabilità. È impossibile infatti concentrare sulla sola autostrada a nord e sulla linea ferroviaria quadruplicata il traffico interno all'area, e resterebbero tagliati fuori dalla fase di sviluppo tutta l'area sud (Camponogara, Campagna Lupia e Campolongo Maggiore), comuni che registrano il più marcato ritardo nello sviluppo.

Tali infrastrutture non potrebbero in alcun modo sostituire una moderna strada a due-quattro corsie lungo l'asse idroviario (su golena o a nord del sedime) con rampe di distribuzione sulla viabilità secondaria in coinci-

denza con i centri principali.

Alcune indagini condotte attraverso lo sviluppo di tesi di laurea presso lo IUAV¹² di Venezia hanno condotto all'esame di ipotesi di realizzazione della strada in sedime o su golena, con ipotesi di costo nell'ordine rispettivamente di 40 e 30 miliardi (1994).

3. Un'area vitale sotto il profilo demografico ed economico

Ai fini della presente indagine sono stati elaborati dati a livello comunale, raggruppati per aree omogenee, utilizzando le rilevazioni disponibili provenienti dai Censimenti Istat del 1981 e 1991 per la popolazione e le abitazioni, nonché dei Censimenti generali dell'industria, artigianato, commercio e servizi del 1982, 1992 per le attività economiche. I dati dei censimenti sono stati comparati con quelli disponibili attraverso le banche dati Cerved-Infocamere per il 1994. Sono stati inoltre raccolti molteplici studi e ricerche sull'area della Riviera del Brenta e sul distretto industriale calzaturiero¹³.

Popolazione

Negli ultimi 10 anni, secondo i Censimenti Istat, la popolazione è diminuita nei comuni capoluogo e nei comuni di cintura immediatamente a ridosso dei capoluoghi (Mira e Noventa Padovana, anche se per motivi diversi), ed è aumentata nei comuni di seconda cintura. Complessivamente, tuttavia si sono registrati incrementi positivi di popolazione in tutta l'area considerata, comprendente due gruppi di comuni in provincia di Venezia (+5,4% nella fascia sud, +1,7% nella Riviera), e un gruppo di comuni nella provincia di Padova (+6%), tutti compresi o confinanti con il distretto socio-economico della Riviera del

Brenta, in presenza di una riduzione dei capoluoghi e della stessa provincia di Venezia. È confermata, quindi, la vitalità dell'area sotto il profilo demografico, anche se i maggiori segnali di sviluppo sono localizzati in prossimità del capoluogo padovano e nell'area sud a ridosso del Piovese, caratterizzata da una densità di abitanti/kmq (187) nettamente inferiore alla media provinciale (333).

Passando all'osservazione della popolazione suddivisa in classi di età, si deve rilevare la forte concentrazione di popolazione in età giovanile residente nelle aree considerate rispetto ai capoluoghi e alla media provinciale. La presenza di giovani fino a 15 anni risulta superiore da 1 a 4 punti percentuali rispetto alla media provinciale nell'area veneziana, mentre ancora più marcata è la concentrazione di popolazione in età lavorativa (15-54 anni), da 2 a 3 punti percentuali sul totale in più rispetto alla media regionale. Come già osservato, i capoluoghi di Padova e Venezia, in termini di popolazione anziana, possiedono uno scarto percentuale superiore al 10% rispetto all'area della Riviera del Brenta, che si connota così tipicamente come una «cintura in rapida crescita», con tutti i fenomeni che la caratterizzano: domanda di servizi di assistenza alla famiglia e ai giovani, domanda sanitaria, domanda di spazi e strutture ricreative e sportive ecc.

Per quanto riguarda il livello di preparazione scolastica della popolazione, malgrado i notevoli progressi della scolarizzazione superiore registrati negli anni '80, il peso della popolazione diplomata e laureata nelle aree considerate, rispetto alle corrispondenti quote percentuali del capoluogo e allo stesso valore provinciale rimane seria-

mente al di sotto della media. Occorre considerare questo fenomeno come importante segnale delle opportunità di sviluppo ed evoluzione di un'area, e perciò individuare le forme e gli investimenti necessari ad incrementare rapidamente il livello di formazione scolastica e post-scolastica dell'area.

Non è da escludere l'affermazione di alcuni fenomeni di abbandono della scuola secondaria superiore in presenza di uno scarso decentramento provinciale (centralità di Mestre-Venezia per gli istituti superiori) e di una consistente offerta di lavoro da parte della aziende locali. Sempre più spesso questo fenomeno, a partire dagli anni '80, ha spinto verso il basso il tasso percentuale di giovani che proseguono la scuola secondaria dopo il raggiungimento dell'obbligo.

Per quanto riguarda infine la suddivisione della popolazione residente attiva in condizione professionale, vengono confermate le osservazioni in premessa, e cioè che la principale fonte di occupazione locale deriva dalle attività manifatturiere tradizionali (artigianato e industria delle calzature, installazione e manutenzione di impianti industriali, aziende del settore della metalmeccanica e della plastica direttamente o indirettamente collegate al distretto calzaturiero oppure collegate alle aree industriali di Padova e Mestre-Marghera); la seconda fonte di attività economica, in termini di importanza occupazionale, è rappresentata dal settore commerciale e dai pubblici esercizi, direttamente legati alla funzione commerciale di Vigonza, Strà, Fossò ed a quella turistica dei comuni della Riviera. Secondo il Coses, il comune di Mira rientra ancora, come comune di prima cintura, nel sistema locale del

lavoro del Comune di Venezia.

Al 1994, i tassi di disoccupazione nelle diverse aree della provincia di Venezia erano così riassumibili¹⁴: Chioggia e S. Donà di Piave oltre il 9%, Venezia e Portogruaro intorno all'8%, Dolo e Mirano 6,5-7,0%, Padova area urbana 6%, Veneto 5,5%

Reddito pro-capite, consumi e attività economiche

Per la valutazione della situazione reddituale e del livello di sviluppo economico dell'area, è stata utilizzata una esposizione cartografica specifica realizzata in occasione di recenti studi sull'area metropolitana Padova-Venezia¹⁵. Relativamente alle stime della ricchezza locale, è stata utilizzata una mappa che è il risultato della elaborazione di 16 variabili demografiche, economiche e sociali dei flussi di spesa per l'acquisto di beni, la quale individua i 582 comuni del Veneto come appartenenti a gruppi distinti di consumi. L'indicatore dei consumi pro-capite è stato utilizzato come indicatore dei livelli di disponibilità delle famiglie, ed è più adatto ad individuare l'omogeneità del territorio rispetto al valore aggiunto al costo dei fattori, il quale risente molto della concentrazione di attività industriali o terziarie nei singoli comuni¹⁶. Dall'osservazione della mappa, risulta che, al 1994, i comuni considerati nella presente ricerca si collocavano intorno al valore medio regionale, con caratteristiche più elevate per la Riviera del Brenta e leggermente inferiori per le cinture urbane di Padova e Venezia.

Prendendo in esame la concentrazione di unità locali (imprese) per mille abitanti nelle aree considerate per macro-settori: l'analisi dei dati evidenzia che la concentrazione delle attività industriali risulta nettamen-

te superiore sia alla media provinciale (16,3 imprese per mille abitanti a Venezia e 23,4 a Padova, che è più industrializzata rispetto a Venezia) che ai valori dei rispettivi capoluoghi, molto bassi per la naturale concentrazione di attività commerciali tradizionali, terziarie avanzate e di servizi a Padova, (36,93 e 29,41 u.l. per mille abitanti) e turistico-terziarie a Venezia (28,7 commercio e 16,4 altre attività).

Per quanto riguarda la concentrazione per mille abitanti di attività commerciali nell'area dei comuni considerati della Riviera del Brenta e della Provincia di Padova, la presenza di aziende risulta intorno ai valori medi provinciali, grazie allo sviluppo locale di attività collegate al turismo e alla funzione commerciale della S.S. 11.

Omogenea al valore provinciale risulta la presenza di attività nel settore dei servizi.

Venendo infine all'analisi della dinamica delle imprese nel periodo intercensuario 1981-1991 e all'aggiornamento della situazione imprenditoriale al 1994 (Cerved), sono stati presi in considerazione i dati relativi alla ripartizione di imprese e addetti per rami di attività Istat nei singoli comuni e per gruppi di comuni, in relazione ai medesimi valori provinciali e dei capoluoghi. I comuni di seconda cintura che si trovano nella fascia tra Padova e Venezia hanno registrato un notevole incremento del numero di imprese nel decennio 1981-1991, ma l'incremento risulta evidente in particolare per il numero di addetti, superiore alla media provinciale e al dato del capoluogo in entrambe le province. Fanno eccezione i comuni di Vigonovo e Strà, che non sono considerati tributari di Venezia e che sembrano aver risentito particolarmente della situazione di estre-

ma contiguità fisica a Padova e di lontananza dal capoluogo di provincia Venezia, ricreando condizioni di residenza e pendolarismo verso la Zona industriale e il centro urbano padovano. Nell'area padovana è facilmente individuabile la dinamica di sviluppo, che è centrata sulla crescita decisa della Zona Industriale (un'area che per dimensioni costituisce la maggiore concentrazione industriale nel centro del Veneto, con oltre 900 aziende nella sola zona industriale e altre centinaia del terziario localizzate nel Centro Direzionale che dal casello di Padova est porta al centro della città). La Zona Industriale ha svolto funzioni attrattive di attività economiche rispetto a cittadini residenti a Vigonovo, Strà e Noventa Padovana. L'area di sviluppo artigianale e industriale intorno a Padova verso Venezia si è gradualmente estesa a Vigonza, Saonara e Ponte S. Nicolò, grazie alla presenza delle arterie Noalese, SS 11, nuova superstrada dei Vivai e SS 516 Piovese. Una interessante interpretazione della dinamica socio-economica ed imprenditoriale dell'area veneziana ci viene offerta dal CIR. In occasione degli studi realizzati per la Regione Veneto per la delimitazione delle aree obbiettivo 2, scrive infatti il CIR (Associazione Industriali di Venezia, 1993): «alla luce dei dati comparativi nel panorama economico e sociale veneto, la provincia di Venezia viene perciò a configurarsi come una delle aree con accentuati processi di decrescita. Negli ultimi 30 anni la provincia ha visto infatti ridotta la propria quota di reddito prodotto rispetto al Veneto di quasi 3 punti percentuali, dal 20,49% al 18,13% del P.L. veneto... In questo contesto appare evidente la nuova specializzazione del sistema economico del

capoluogo e di Mestre verso il terziario... Il rapporto tra il polo di Marghera e il capoluogo veneziano va esaminato sotto il profilo demografico. Nel comune di Venezia risiede il 37,8% della popolazione della provincia, quota che è in continua diminuzione da 20 anni, dato che nel '71 era il 46,3%. La popolazione della provincia è rimasta sostanzialmente stabile e si è prodotto uno spostamento interno a svantaggio del capoluogo. Il sistema produttivo ha seguito un analogo processo: le imprese nell'intero comune capoluogo sono cresciute negli ultimi 20 anni del 12,4%, mentre molto più vivaci sotto questo profilo sono stati i comuni della corona: la prima fascia (Mira, Mirano, Spinea, Martellago, Marcon) ha visto raddoppiato il numero delle imprese, ma nella seconda fascia (Camponogara, Dolo, Fossò, Fiesse, Mirano, Salzano, Pianiga, S. Maria di Sala, Martellago, Noale, Scorzè) la dinamica è stata ancora più sostenuta. Il numero delle imprese e degli addetti in vent'anni (1971-1991) è aumentato cinque volte di più nella cintura che nel capoluogo. Per quanto riguarda il settore secondario (industria e artigianato di produzione), tra il 1971 e il 1991 il capoluogo ha perso il 28,4% delle imprese e il 39,1% degli addetti, mentre nella seconda fascia l'incremento è stato netto e significativo. Il fenomeno può essere posto in relazione a più cause: la perdita del ruolo trainante di Marghera ha sospinto la nuova imprenditoria (lavoratori espulsi da P. Marghera ma soprattutto figli degli stessi) verso aree di nuovo insediamento nella terraferma interna, mentre i costi di insediamento inferiori, la migliore qualità insediativa e residenziale, ed infine il legame col sistema imprenditoriale di Padova e Treviso hanno animato

il territorio della provincia, un tempo tributario operaio del capoluogo e ora pienamente integrato nel «sistema territoriale» delle piccole e medie imprese venete.

In queste condizioni, si evidenzia la crescente attrattività, per le comunità municipali residenti nella fascia centrale tra Padova e Venezia, di un modello autonomo di sviluppo basato sulle piccole e medie imprese manifatturiere moderne ed innovative, anche a carattere distrettuale (come la calzatura, e il suo indotto innovativo (Cam, Cim, stampi, parti e componenti) e sulla valorizzazione di alcune peculiarità turistiche e culturali centrate sul patrimonio storico e artistico della Riviera del Brenta.

4. Risorse pubbliche pre-esistenti: aspetti storici e tecnici dell'infrastruttura idroviaria

La principale risorsa infrastrutturale incompiuta di quest'area è costituita dal complesso dei terreni e delle opere dell'Idrovia Padova-Venezia.

Nel luglio del 1985 la Regione Veneto, con deliberazione di Giunta n. 4119 del 27 luglio 1985, decideva di proporre al Ministero dei Lavori Pubblici il commissariamento e la liquidazione del Consorzio Idrovia Padova-Venezia, e nel contempo incaricava la SpA idrovie di Roma di procedere all'esecuzione degli ulteriori lavori idroviani.

A seguito di tale decisione tutte le opere già realizzate venivano prese in consegna dalla Regione Veneto e affidate al Nucleo regionale del Genio Civile di Venezia per la necessaria sorveglianza e relativa manutenzione.

Da tale periodo in poi non è stato effettuato alcun intervento di manutenzione, con gravissime conseguenze di degrado e di pericolo, specie per quanto ri-

guarda la gestione del rischio idraulico conseguente alla copertura del territorio della Zona Industriale di Padova nonché della altre zone urbane che insistono lungo il tracciato dell'idrovia.

Con decreto del Presidente della Repubblica del 12 marzo 1988, il Consorzio per l'Idrovia Padova-Venezia fu soppresso e posto in liquidazione.

L'insieme delle opere realizzate per l'idrovia Padova-Venezia ammontava, al 1993, a Lit. 100 miliardi, fatta esclusione per gli ultimi 14.363 milioni stanziati dal Fio (Fondo Investimenti Occupazione) nel 1991 e revocati con delibera Cipe pubblicata sulla G.U. n. 204 del 31.8.1993, ultimo atto della storia dell'Idrovia Padova-Venezia.

La lista è la seguente: 13 ponti stradali in traversa sul fiume Brenta, 1 ponte ferroviario, una chiusa mobile in destra Brenta, 6 chilometri di canale navigabile su 27 chilometri complessivi, 1 ponte sullo sbarramento sul fiume Brenta, 1 chiusa mobile in sinistra Brenta. Sono stati adottati piani di espropriazione per 1.600.000 mq complessivi, e già acquistati o espropriati 383.500 mq di aree e 15 fabbricati.

Lo stato delle singole realizzazioni è il seguente:

- porto interno di Padova, non ancora scavato;
- banchine pubbliche del porto interno di Padova per 600 metri di accosti, 400 metri di banchina per terminal container FS, 100 metri di banchina per natanti di servizio, già realizzati;
- tratto di canale tra Padova e il fiume Brenta: realizzato per circa l'85%; mentre il canale è già utilizzato per lo scolo di acque piovane, per il completamento a navigabilità manca lo scavo di 1.500 metri circa di canale, il rivestimento delle sponde, l'esecuzione di dia-

frammi a contenimento della falda freatica, la realizzazione delle piste viabili, fossi e drenaggi;

- attraversamento fiume Brenta: parzialmente realizzata la chiusa di destra, da realizzare quelle di sinistra;
- tratto di canale tra fiume Brenta e canale Novissimo: sono stati espropriati il 50% dei terreni necessari alla realizzazione. Per la navigabilità sono necessari rivestimenti per 9.700 metri, 3 mila metri di impermeabilizzazione, 8 botti a sifone e opere di viabilità e drenaggio;
- sostegno mobile e ponte sul canale Novissimo: non ancora realizzati;
- conca Gusso: già esistente, richiede manutenzione straordinaria;
- canale tra la sinistra del canale Novissimo e la conterminazione lagunare: già scavato per 4.100 metri, da rivestire;
- canale lagunare, non ancora scavato.

Le stime per il completamento dell'opera sono molteplici. Tra queste, si possono elencare quella del Piano poliennale per la rete Padano-veneta, allegati al PRT Veneto, 2/90, 87 miliardi di lire; Regione del Veneto, progetto generale approvato in CTR 30.9.88, 64,5 miliardi di lire; Comitato Interregionale per la Navigazione Interna, 4.3.91: 128 miliardi di lire; Stima CIPET per piano poliennale rete idroviaria 1992, 128 miliardi di lire; stima Regione del Veneto 3/92, 95 miliardi di lire. Secondo il lavoro eseguito per la Regione nel 1994, la stima finale ammonta a 106 miliardi di lire, di cui 9 miliardi per espropri, che in termini prudenziali potrebbero però facilmente lievitare fino a 20 miliardi.

Infatti, per il completamento dell'idrovia e del porto fluviale

di Padova sarebbero necessari oggi ulteriori espropri per almeno mq. 750 mila¹⁷, così suddivisi: 210 mila mq in aree interne al comprensorio della Zona Industriale di Padova, 530 mila mq tra il fiume Brenta e il fiume Novissimo, 10 mila mq tra il fiume Novissimo e la terminazione lagunare.

Va infine ricordato che, circa l'idrovia Padova-Venezia, il Piano Territoriale Provinciale di Venezia (approvato con D.C.P. prot. 10696/I di verbale del 10.3.95), indica l'inopportunità del completamento (p.89), anche in relazione ai citati studi compiuti dalla Regione Veneto sulle condizioni economiche di fattibilità (prof. Gilberto Muraro, dr. Cesare Dosi, Sistemi Operativi Srl, 1994).

In relazione all'ipotesi di realizzare una strada lungo l'idrovia Padova-Venezia, il progetto più accreditato risulta ancora quello formulato dal Consorzio Zona Industriale di Padova, che prevede la partenza della strada dalla tangenziale est di Padova (Corso J.F.Kennedy) ed il suo sviluppo sulle due golene o a sud del sedime idroviario, con un primo incrocio in comune di Saonara (Pd) con la strada provinciale dei Vivai per Chioggia.

Successivamente, il tracciato dovrebbe seguire il canale idroviario a nord o ancora su entrambe le golene fino alla traversa del Brenta e alla «conca Gusso», immettendosi nei tracciati della S.S. 309 Romea e della futura nuova Romea commerciale. Nell'ipotesi della doppia strada a due corsie su golene, con pista ciclabile affiancata, quasi tutti i ponti stradali di scavalamento del canale idroviario potrebbero essere utilizzati e mantenuti per la realizzazione degli svincoli con la viabilità ordinaria, in quanto la luce disponibile sotto i ponti risulta pienamente

sufficiente al passaggio di veicoli commerciali e industriali.

La larghezza complessiva della fascia di territorio occupata dal canale idrovia e dalle pertinenze è di 120 metri così suddivisi: 15 metri di fascia di rispetto dai terreni di confine alla sommità golendale, 12 metri di golena e 8 metri di scarpata, 50 metri di larghezza media del canale, per un totale di 35 metri rispettivamente a destra e a sinistra del canale.

Nel quadro sin qui delineato, infine, si inserisce e conferisce nuovi elementi di valutazione ai fini di un probabile futuro completamento dell'idrovia il disegno di legge predisposto nel maggio 1996 dalla Giunta Regionale del Veneto per la «costituzione di una società per azioni per la gestione dei servizi idroviari regionali», potenzialmente destinataria di conferimenti di beni patrimoniali mobili e immobili destinati all'esercizio della navigazione interna.

5. Una proposta innovativa per la gestione del territorio

Nei punti precedenti sono state esaminati, a grandi linee, i fattori che hanno rimesso in discussione l'utilizzazione dell'infrastruttura idroviaria in chiave urbanistica.

Questa ipotesi fu anticipata già in fase di redazione, per conto della Giunta Regionale del Veneto, del progetto «Venetiaexpo 2000» che il Gruppo Tecnico Regionale presentò al Bureau International des Expositions di Parigi per accreditare la candidatura del Veneto all'Esposizione Universale del 2000. In tale occasione, l'ipotesi di fondo era il completamento dell'idrovia Padova-Venezia al fine di realizzare nel terminale acqueo del porto fluviale di Padova una parte dei padiglioni delle nazioni per l'Expo, da destinare in se-

guito a magazzini dell'area portuale.

Successivamente, in occasione del progetto Nest (North East Science and Technology, progetto del Parco Scientifico e Tecnologico Multipolare del Veneto) fu proposta in via ipotetica l'idea che l'idrovia, completata con caratteristiche minime, potesse costituire un «trait d'union» turistico-paesaggistico tra Venezia e Padova, ospitando lungo il suo percorso campus e facoltà universitarie scientifiche per un sistema integrato di centri di didattica superiore regionale (la «Riviera Tecnologica»).

È apparso ai più suggestiva e affascinante l'ipotesi di affiancare una nuova «Riviera del XXI secolo» a quella realizzata e utilizzata dai veneziani a partire dal XIV secolo, una Riviera che accogliendo le attività produttive, artigianali e industriali, insieme a quelle didattiche e scientifiche, riproduca le condizioni per un ruolo competitivo e innovativo del Veneto nei mercati globali contemporanei, favorendo la crescita e lo sviluppo dell'area tra Padova e Venezia.

Tuttavia, a queste interessanti ipotesi si contrappone una realtà quotidiana costituita dalla riduzione costante delle risorse pubbliche destinate agli investimenti, un forte ritardo nell'assegnazione di facoltà di prelievo fiscale alle autonomie locali (federalismo, autonomia) oltre i limiti consentiti dalle necessità di finanziamento delle spese correnti, un costante ritardo nell'attuazione dei progetti prioritari di manutenzione e di realizzazione della viabilità da parte dell'Anas. Province e Comuni non sono nelle condizioni di potersi accollare investimenti pluriennali di portata sproporzionata rispetto ai bilanci di parte capitale.

Alle ipotesi affacciate, verifica-

bili solo in condizioni di disponibilità finanziarie astratte, ma in ogni caso rilevanti, di una finanza pubblica che è invece oggi ridotta ai minimi termini, debbono necessariamente contrapporsi proposte più serie di valorizzazione dell'infrastruttura che, tenendo conto del cumulo di investimenti effettuato negli anni, e dei cambiamenti permanenti alla morfologia organizzativa e insediativa del territorio apportata dagli espropri, dagli scavi e dalle opere sinora compiuti, individuino le modalità più opportune per utilizzare il tracciato idroviario nella logica più sopra descritta. Vi sono quindi, oggi, due prerequisiti fondamentali per programmare lo sviluppo dell'area in questione: la disponibilità di aree industriali programmate e da realizzare nei comuni interessati e la disponibilità di beni materiali di proprietà pubblica (ponti, strade, canale, terreni espropriati), atti ad assicurare la sicurezza del governo idraulico del territorio, la realizzazione di un fascio infrastrutturale di collegamento tra Padova e Venezia, eventualmente mantenendo anche l'originale obbiettivo di realizzare il canale idroviario.

Si sono, quindi, sin qui delineati i principali attori dell'operazione di riqualificazione territoriale proposta:

1. Regione, Province e Comuni dell'area interessata, da riunire attraverso uno strumento apposito (accordo di programma) che dovrebbe stabilire le linee fondamentali di programma per lo sviluppo dell'area interessata, attraverso l'istituzione di un apposito Consorzio o Società per Azioni (sul modello ZAI, ZIP, Cosecon). In tal senso sarebbe consigliabile un coordinamento degli strumenti di programmazione attraverso la promozione da parte della

Regione di un accordo di programma contenente le linee guida dell'intervento. Gli accordi di programma promossi dal Presidente della Giunta Regionale hanno effetti modificativi sugli atti programmatori e sugli SUA dei comuni coinvolti. All'accordo possono partecipare tutti gli Enti pubblici, non solo territoriali, e le Amministrazioni pubbliche interessate.

2. Individuazione e costituzione di un soggetto a prevalente o totalitaria partecipazione pubblica, che veda la partecipazione di soggetti pubblici dotati di comprovata capacità gestionale di opere pubbliche, servizi pubblici locali, allestimento e sviluppo di aree industriali, avente le seguenti finalità: a) stipulare convenzioni con i comuni appartenenti all'area allo scopo di assumere le funzioni di esproprio, frazionamento, lottizzazione e infrastrutturazione sotterranea delle aree per tutti i servizi, incluse le telecomunicazioni su fibra ottica; b) predisporre piani di acquisizione e di cessione delle aree destinate ad insediamento industriale e direzionale lungo l'idrovia, con modalità tali da finanziare in parte o completamente la realizzazione delle opere infrastrutturali (strade, servizi, governo idraulico); c) individuare, ove possibile, la realizzazione di singole operazioni di project financing per il finanziamento dell'acquisizione, lottizzazione e vendita delle aree industriali, delle opere infrastrutturali da gestire in economia (ad esempio, centri servizi direzionali, cabling sotterranei in fibra ottica, acquedotti industriali, servizi tecnologici), della stessa

strada lungo l'idrovia o delle eventuali altre infrastrutture (idrovia, linea ferroviaria ecc.).

Riguardo all'ipotesi di costituzione di un eventuale consorzio tra enti locali per lo sviluppo industriale, tale forma giuridica, che dovrebbe ritenersi in ogni caso inadeguata sotto il profilo patrimoniale, per l'impossibilità dei comuni di far fronte alla necessaria capitalizzazione, risulta di dubbia realizzabilità in mancanza di una legislazione regionale specifica e del vigente disposto della l. 5.10.91, n. 317, art. 36, co. 4, che costituisce come Enti pubblici economici tutti i Consorzi di Sviluppo Industriale costituiti ai sensi della vigente legislazione nazionale e regionale. Al riguardo si registra, inoltre, un forte disorientamento sia a livello nazionale che regionale in relazione alle incertezze applicative della l. 142/90, e al vigente divieto alla costituzione di ulteriori enti pubblici.

3. Non rimane, quindi, che ricorrere all'ipotesi della società per azioni a prevalente o totalitario capitale pubblico, come indicato al precedente punto 2., con l'avvertenza che tale società dovrebbe essere direttamente costituita con l'accordo di programma, divenendo così lo strumento di realizzazione di tale accordo. Successivamente, potranno essere associati all'iniziativa soggetti privati quali istituti di credito ordinario e a medio lungo termine (come il Mediocredito Centrale) e altri soggetti gestori di particolari opere immobiliari in concessione, secondo modalità da definirsi con l'accordo di programma, in ottemperanza alle vigenti

leggi. I benefici per i comuni coinvolti sarebbero evidenti: la realizzazione delle aree industriali e delle relative infrastrutture, con i relativi insediamenti in termini di gettito fiscale locale, posti di lavoro, sviluppo residenziale e di servizi; la loro manutenzione nel tempo; la possibilità di vedere realizzata un'opera (strada lungo l'idrovia e canale navigabile) che sarebbe diversamente difficile se non impossibile vedere realizzate nei prossimi 15-20 anni.

L'autorità così costituita, analogamente a quella prospettata con il disegno di legge della Giunta Regionale «costituzione di una società per azioni per la gestione dei servizi idroviari regionali», avrebbe la facoltà di accordare e associare comuni ed enti pubblici per singole operazioni o sull'intera operazione di realizzazione delle infrastrutture previste dall'Accordo, che dovranno essere appositamente pianificate nella fase preliminare di studio del programma di sviluppo dell'area.

La società, inoltre, potrà agire come ente di promozione e come «catalizzatore locale» dello sviluppo dell'area, attraendo investimenti nazionali ed esteri in relazione alle citate esigenze enunciate dal Piano Territoriale Provinciale, e cioè per lo sviluppo di un Parco Commerciale e di un insieme di centri per lo sviluppo dell'innovazione industriale, in contatto diretto con le Università di Padova e Venezia.

Essenziale, a tal fine, dovrà essere il disegno dell'accordo di programma: esso dovrà delineare una entità autonoma, immune dalle modificazioni politiche che si potranno verificare nel corso del suo «ciclo di vita», e ciò essenzialmente per il fatto che investitori privati dovranno avere l'assoluta garanzia di ritor-

no sui progetti di «project financing» realizzati in termini di aree industriali, strutture edilizie e servizi. Proprio a tal fine, risulta indispensabile avviare una riflessione generale sulle ipotesi qui delineate che, attraverso un processo formale di pianificazione e programmazione (Piano di Area ex L.R. 61/85) permetta alla provincia, alle comunità locali e alle forze sociali ed economiche di esprimere il proprio parere e partecipare alla fase di programmazione, se necessario bocciando il progetto, e indicando alternative all'utilizzazione futura del canale idroviario e opzioni per lo sviluppo futuro dell'area metropolitana compresa tra Padova e Venezia.

L'ipotesi non dovrà, infine, essere considerata concorrenziale con quella del Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia, in quanto essa sarà prevalentemente dedicata a uno sviluppo qualitativo del territorio e del tessuto delle piccole e medie imprese dell'hinterland padovano e veneziano.

In ogni caso, l'ipotesi qui delineata richiederà comunque, una forte adesione politica e di consenso locale per essere realizzata. L'adesione politica diverrà tanto più difficile se non sarà possibile dimostrare alle comunità locali coinvolte i reali benefici economici e ambientali realizzabili con l'unificazione del progetto e la sua assegnazione ad una unica entità (autorità) realizzatrice.

La verifica concreta delle potenzialità economiche e sociali, la redazione di un Piano di Area, l'eventuale istituzione di un Consorzio o di una società per lo sviluppo locale costituiranno altrettanti strumenti per rendere la Riviera del Brenta una parte della città alla pari con Padova e Venezia, e non una periferia sacrificata alla metropoli.

Note

1. L'area della Riviera del Brenta, situata a sud del tracciato autostradale Padova-Venezia lungo il Naviglio Brenta è stata, da sempre, considerata una parte del Sistema Urbano Veneziano (SUV), afferente in parte alla c.d. «prima cintura» (Mira), in parte alla c.d. «seconda cintura» (Dolo, Fossò, Fiesso d'Artico, Vigonovo, Strà, Camponogara, Campagna Lupia). La trentennale crisi di Porto Marghera e la crescita delle aree a est del comune di Padova (Vigonza, Noventa e Saonara) hanno portato, specialmente nell'ultimo decennio, a una graduale autonomia socio-economica dell'area (diminuzione del pendolarismo verso Venezia), e a un progressivo spostamento del «l'asse gravitazionale dei traffici commerciali e di consumo al centro. Per l'analisi svolta nel presente documento e nell'allegato statistico, abbiamo considerato i seguenti bacini territoriali:
 - Area della Riviera del Brenta propriamente detta: Dolo, Fiesso d'Artico, Fossò, Mira, Strà e Vigonovo;
 - Area a sud della Riviera del Brenta: Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Camponogara;
 - Comuni della provincia di Padova: Noventa Padovana, Sant'Angelo di Piove, Saonara, Vigonza.
2. Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, «Relazione generale sulla situazione economica del Paese», 4 aprile 1996.
3. Bragato, S.; Pugliese, T. «La crisi occupazionale di Porto Marghera negli ultimi anni e le esperienze dei lavoratori posti in mobilità», in «Il mercato del lavoro nel Veneto», Ministero del Lavoro, Regione veneto, Rapporto 1995, Franco Angeli Milano, 1996, p. 557. Secondo Bragato e Pugliese, tra il 1990 e il febbraio del 1995, i posti di lavoro complessivamente offerti dall'insieme delle attività insediate a Porto Marghera, risultano diminuiti da 20.220 a 14.535 unità (-28,12%). Erano 40 mila nel 1970. È vero, tuttavia, che nel periodo 1981-91, si è verificato un trasferimento netto dalle attività industriali a quelle terziarie localizzate sia a Marghera che a Mestre, con un saldo complessivo comunque negativo per il comune di Venezia di -12.200 addetti nel periodo.
4. Regolamento CEE 2081/93, Obiettivo 2 e Obiettivo 5b, periodi di applicazione 1994-99, Regione del Veneto, Giunta Regionale, Segreteria Generale della Programmazione, 1995.
5. Scaramuzzi, I. «Lenti ma sicuri verso la meta», in *Coses Informazioni*, n. 6/94, p. 29. Tale dato è confermato da Zanon, G. «Venezia, un sistema urbano in declino?», in *Coses Informazioni*, n. 9-10/95, p. 5, che indica come «in 10 dei 14 comuni appartenenti al sistema urbano veneziano aumenta il numero dei pendolari che lavorano a Venezia. I comuni sono quasi tutti a nord-est di Venezia: Marcon, Martellago, Quarto d'Altino, Scorzè, Noale, Salzano, Mirano, Spinea e Mogliano... tutti i comuni che nel 1981 rientravano nel SUV, tra cui Dolo, Campagna Lupia, Camponogara, Campolongo Maggiore, Pianiga, Fossò e Fiesso d'Artico [indicano] la progressiva autonomia del bacino della Riviera del Brenta.
6. Anastasia, B. «Il mercato del lavoro veneziano nell'attuale fase congiunturale», *Coses Informazioni* n. 11/95, p. 32.
7. Regione del Veneto, Giunta Regionale, Commissione per lo studio delle problematiche connesse con l'individuazione dell'area metropolitana di Venezia (DGR 6143, 20.11.1990: «Il problema della definizione dell'area metropolitana: aspetti storici, giuridici e finanziari e ipotesi di delimitazione», 2 voll., Venezia, marzo 1991).
8. Comune di Padova, Comune di Venezia, Provincia di Padova, Provincia di Venezia «Una Metropoli nel Nord-Est», atti del convegno svolto presso la Fiera di Padova, Sala Carraresi, 27 gennaio 1995, a cura di Consorzio Padova Ricerche e Consorzio Venezia Ricerche.
9. Giunta Regionale del Veneto: «La viabilità in Veneto: è emergenza», incontro con il Ministro dei Lavori Pubblici, Antonio Di Pietro, 12.7.1996. Secondo stime della Regione Veneto, l'autostrada Padova-Venezia è al primo posto in Italia per tasso di incremento del traffico (+5,6 tra 1995-1996), oltre 63 mila veicoli al giorno solo nel 1995 sulla A-4 tra Padova e Venezia. La Romea in località Mira (Malcontenta), ha un volume di traffico di 21.600 veicoli al giorno. Ma anche la S.S. 11 tra Padova-Ponte di Brenta e Marghera registra un volume di traffico esterno scambiato con la viabilità primaria pari a 14 mila veicoli al giorno, lungo un tracciato stradale che passa interamente all'interno di centri abitati con connotazioni storico-artistiche ed elevata concentrazione di attività commerciali.
10. La Regione del Veneto, nell'ambito del Progetto Padania, ha realizzato nel 1994 lo studio «Analisi economica del completamento dell'idrovia Padova-Venezia». Il Consorzio Zona Industriale di Padova ha realizzato lettera 10.02.95 alla Giunta Regionale del Veneto, un progetto per lavori di realizzazione di due strade di collegamento e la sistemazione del bacino idroviario tra la Zona Industriale di Padova e il fiume Brenta, e ha predisposto un progetto di massima per la realizzazione di una strada di larghezza minima 10,5 m. Per km 15,6 utilizzante svincoli, opere e terreni già apprestati dal disciolto Consorzio Idrovia Padova-Venezia.
- Il Piano Territoriale Provinciale di Padova (arch. Camillo Nucci, Università «La Sapienza» di Roma), discusso in Consiglio e adottato nel 1995, prevede un'ipotesi di utilizzazione del tracciato idroviario per finalità di collegamento tra Padova e Venezia. Sul tema si sono svolti numerosi convegni e interventi pubblici di Amministratori locali e regionali negli ultimi dodici mesi.
11. Interporto Merci Padova, «L'idrovia Padova-Venezia», a cura di Dino Gamba, 1994.
12. Quaglio, A.; Perviero, S. «Idrovia Padova-Venezia, proposte per il riuso a sede viaria», a.a. 1992-93, relatore prof. Enzo Siviero.
13. Bonzio, M. «Quale politica industriale per il calzaturiero del Brenta», *Coses*, 1996 paper; Redivo, G. «Un distretto industriale che ha vinto la crisi del 1992», in *Padova Economica*, 1/95.
14. Anastasia, B. (cit.) «Il mercato del lavoro veneziano nell'attuale fase congiunturale», *Coses Informazioni* n. 11/95, p. 33.
15. Cit. «Una Metropoli nel Nord-Est», Fiera di Padova, Sala Carraresi, 27.1.1995. Allegato statistico a cura di Mognato, F. e Fiorello, G., p. 284 ss.
16. Le stime si riferiscono al 1992, aggiornate al 1994, e sono state realizzate dall'Osservatorio Prezzi e Consumi della Regione Veneto.
17. Indicazioni gentilmente fornite dal Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova, febbraio 1996.

Un progetto per il rilancio economico e sociale della Riviera del Brenta

Luigino Busatto

Presidente
della Provincia di Venezia

Intervista raccolta nell'aprile 1997

Gian Francesco Costa, *Veduta della Malcontenta.*

Il dibattito sull'utilizzo dell'asse idroviario si è fatto negli ultimi tempi più forte e vivace. Recentissimamente la Giunta Regionale ha deciso di elaborare un Piano d'Area per la Riviera del Brenta e per il territorio interessato dal tracciato dell'idrovia Padova Venezia. Come valuta questo rinnovato interesse regionale e quali dovrebbero essere i benefici per il suo territorio?

Tra gli obiettivi contenuti nell'intesa stipulata un paio d'anni fa tra le Amministrazioni Provinciali e Comunali di Venezia e di Padova (con l'interessamento anche delle Amministrazioni di Treviso), quello della valorizzazione dell'area della Riviera del Brenta e del territorio lungo l'asse idroviario è riconosciuto come uno dei principali. Non poteva essere altrimenti visto la ricchezza di opportunità e di realtà economico-sociali e turistico-culturali, di-

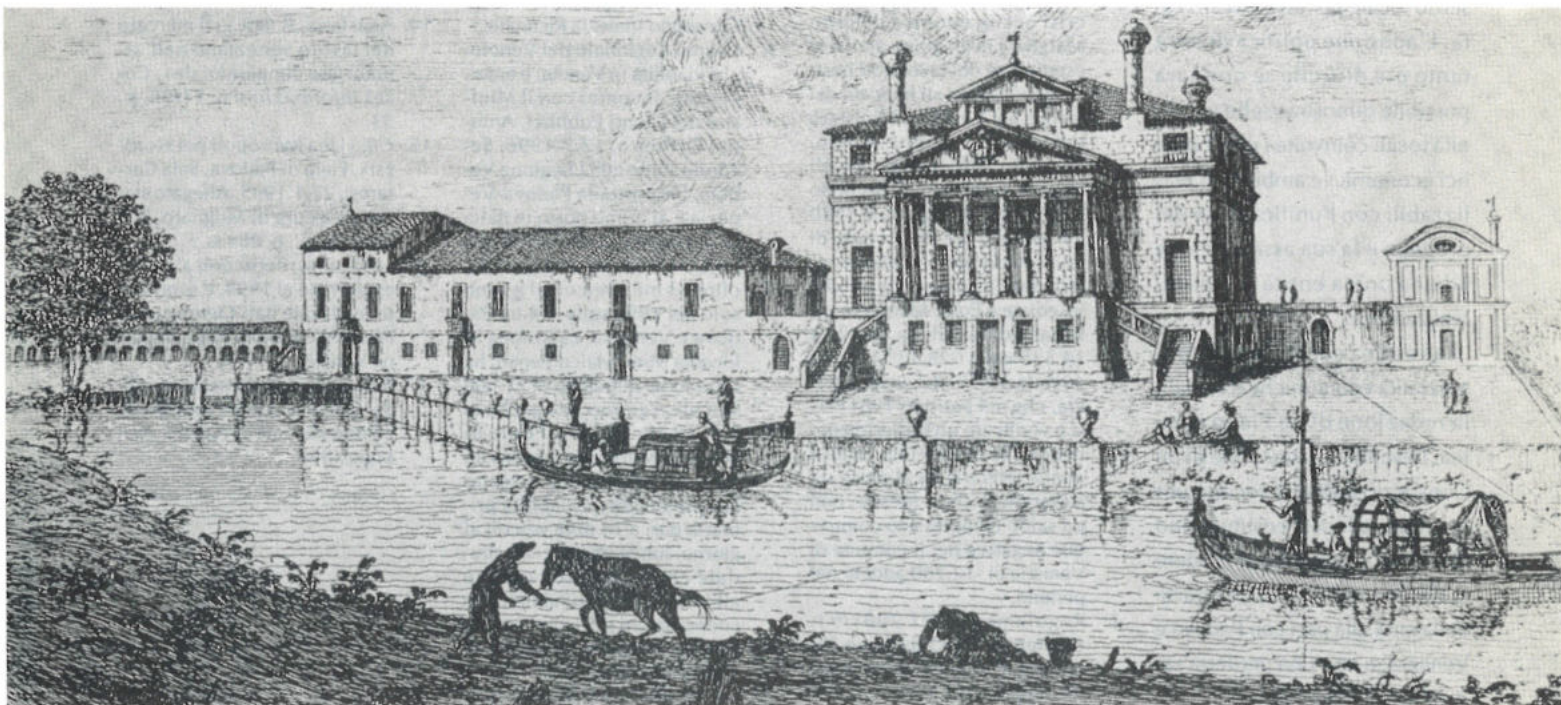
stribuite senza soluzione di continuità tra i due centri capoluogo di provincia.

Gli strumenti di pianificazione territoriale degli Enti Locali (vedi la recente proposta di concentrare le aree per gli insediamenti produttivi di comuni diversi) e i Piani Territoriali provinciali, in corso di elaborazione a Venezia come a Padova, si stanno sviluppando in una logica di coordinata valorizzazione di quest'area. Ritengo positivo l'interessamento manifestato dalla Regione per l'elaborazione di un Piano d'Area e credo che sarà fortemente apprezzabile se (senza sovrapposizioni) riuscirà a fungere da ulteriore elemento di coordinamento della pianificazione in atto, se contribuirà a dare una visione

unitaria e concertata delle scelte per questa parte del territorio e, più in generale, per l'area centrale del Veneto.

L'idrovia è stato un «sogno» di sviluppo accarezzato per anni. Ora che sta prendendo corpo l'idea del sistema, della rete di opportunità, a scapito dei singoli interessi e «campanili», sarebbe disposto a rinunciare alle singole rendite di posizione per favorire un processo di integrazione economica del suo territorio e, in prima persona, cosa è disposto a compiere per coinvolgere strategicamente le altre amministrazioni della Riviera (o dei comuni interessati all'idrovia)?

Il ruolo fondamentale delle Amministrazioni Provinciali così come disegnato dalla legge 142 di riforma degli enti locali è quello di porsi come ente intermedio tra le Amministrazioni Comunali per tutte le materie che abbiano un interesse sovracomunale. Mi pare



che quest'occasione sia la migliore esemplificazione di quanto intendesse il legislatore. Voglio sottolineare che la Provincia di Venezia sta attuando costantemente il metodo della consultazione degli Enti Locali anche nella costruzione del suo PTP. Nel caso della Riviera del Brenta, poi, l'attività pianificatoria ha una forte valenza multidisciplinare: riguarda la valorizzazione del patrimonio culturale anche in funzione turistica, la tutela ambientale di un'area particolarmente delicata.

Non possono essere richieste singole rinunce in materie di questo genere: ritengo che invece il complesso della pianificazione debba saper equilibrare gli elementi di questa ricchezza e complessità del-

l'area in un quadro di realismo nelle scelte e di concretezza dei progetti. Se un difetto deve essere imputato all'idrovia, deve essere proprio quello di aver rappresentato un «sogno», oggi al di sopra delle nostre disponibilità per il suo completamento e, forse, non più corrispondente alle ipotesi che a suo tempo ne determinarono la nascita.

Il rilancio economico della Riviera passa, per alcuni, per la specializzazione delle «vocazioni» turistiche lungo il Naviglio, artigianali e di servizio lungo il corridoio Padova-Venezia sull'asse idroviario ove sono previste e, in alcuni casi, già realizzate le aree di insediamento produttivo, oltre a una serie di elementi infrastrutturali che ne permetterebbero il rapido collegamento con il resto della regione. Manca ancora qualcosa oppure per l'idrovia ha ipotesi alternative?

Di studi e di analisi sull'idro-

via ne ho letti molti. E molte sono tuttora le ipotesi per il migliore sfruttamento di quest'asse: dal suo completamente (peraltro molto costoso e per il quale è stato messo in dubbio il rapporto costi-benefici) alla possibilità di utilizzarne gli argini per realizzare un collegamento veloce tra le aree produttive di e tra Venezia e Padova.

Credo che oggi, esaurita la fase di ricerca, sia necessario arrivare alla definizione di una scelta univoca che indichi quale futuro si voglia dare; sotto il profilo infrastrutturale, a questa parte del territorio.

Il percorso per una determinazione di questo genere deve nascere collegialmente con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali coinvolti, non

potrà essere un segno fatto d'autorità su una cartina.

Vedo che fra i Comuni interessati si sta allargando il consenso verso la realizzazione di un'arteria stradale costruita sugli argini dell'idrovia.

Un'ipotesi questa che anche la Provincia ha auspicato nel quadro della generale riorganizzazione infrastrutturale della viabilità indicato in sede di approvazione del cosiddetto «Passante di Mestre».

Ritengo che sia da questa indicazione che debba essere aperto un approfondito ragionamento tra le istituzioni per giungere alla dettagliata definizione di un progetto che certamente potrà contribuire al rilancio economico e sociale dell'intera Riviera del Brenta. ♦

m Costruzioni
MEZZALIRA

Una banchina lunga 20 chilometri

Renzo Sacco

Presidente della Provincia
di Padova

Intervista raccolta nell'aprile 1997

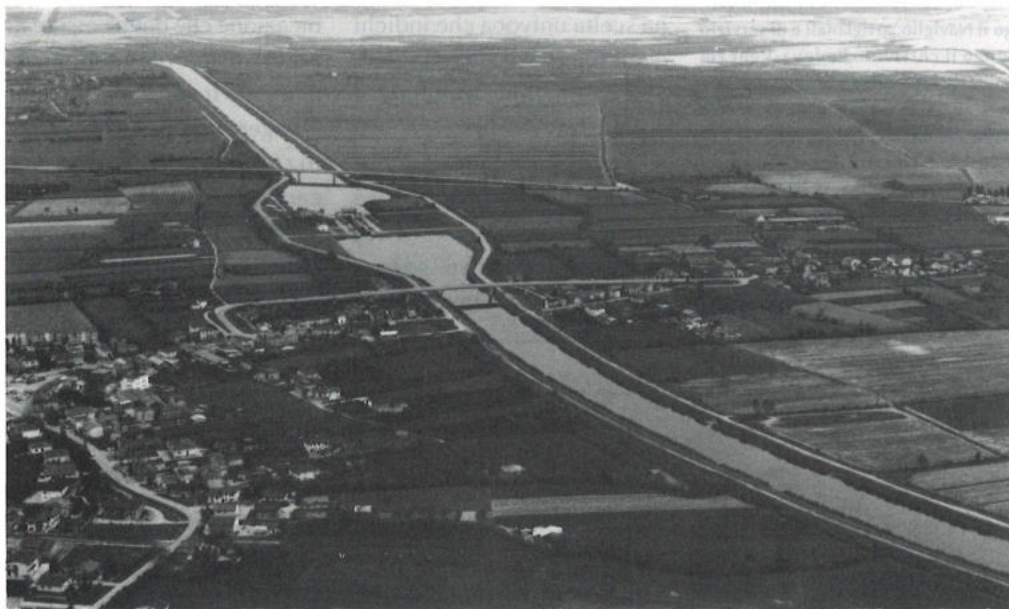
Il dibattito sull'utilizzo dell'asse idroviario si è fatto negli ultimi tempi più forte e vivace. Recentissimamente la Giunta Regionale ha deciso di elaborare un Piano d'Area per la Riviera del Brenta e per il territorio interessato dal tracciato dell'idrovia Padova Venezia. Come valuta questo rinnovato interesse regionale e quali dovrebbero essere i benefici per il suo territorio?

La storia dell'idrovia Padova-Venezia è lunga e sofferta ma, pur apprezzandolo, non ritengo sufficiente un «rinnovato interesse» della Regione per giungere a concretizzare finalmente un progetto che da troppo tem-

no dei lavori per completare l'opera; ma nulla è stato fatto. Bisogna passare dalle buone intenzioni ai fatti. Non dimentichiamo il lavoro già fatto: l'ente concessionario, il Consorzio per l'Idrovia Padova-Venezia, ha già realizzato tredici attraversamenti stradali, uno ferroviario, la conca Romea, quattro botti a sifone per scoli consorziali, le opere murali della traversa Brenta, più del 50 per cento delle opere necessarie

Costa, attuale ministro dei Lavori Pubblici e fu confermata la previsione di un notevole traffico portuale.

La Commissione tecnica regionale approvò il progetto generale del Porto e anche il progetto esecutivo del secondo stralcio dei lavori di scavo della darsena. Ma poi tutto si è arenato. E vorrei capire perché. Ricordiamoci che tutte le opere eseguite resteranno opera morta se non si completa l'idrovia.



Tratto di canale dal fiume Nuovissimo alla laguna.

po viene periodicamente preso e poi rimesso nel cassetto. Ora si parla di affidare lo studio di un nuovo «Piano d'area» ma, a mio avviso, le cose da fare sono già state evidenziate più che bene dalla marea di studi, analisi e progettazioni effettuati nel decennio scorso.

Durante questo lungo arco di tempo, la Provincia di Padova ha più volte sollecitato il ripristi-

no all'attraversamento del Brenta, oltre 11 chilometri di canale scavato e nuovi espropri per 6 chilometri e mezzo, compresa l'area portuale di Padova.

Nel 1973 venne steso un primo progetto organico del Porto Interno e si formularono alcune ipotesi di traffico. Tale progetto venne poi aggiornato nel 1985 dagli stessi progettisti con la consulenza del professor Paolo

L'idrovia è stato un «sogno» di sviluppo accarezzato per anni. Ora che sta prendendo corpo l'idea del sistema, della rete di opportunità, a scapito dei singoli interessi e «campanili», sarebbe disposto a rinunciare alle singole rendite di posizione per favorire un processo di integrazione economica del suo territorio e, in prima persona, cosa è disposto a compiere per coinvolgere strategicamente le altre amministrazioni della Riviera (o dei comuni interessati all'idrovia)?

Le mie convinzioni politiche che si basano sull'ideale federalista che da sempre porto avanti, contrastano con qualsiasi logica di campanile, ma sostengono la promozione di ogni singolo territorio in sintonia con le sue peculiarità e il suo potenziamento economico.

Non ritengo quindi una «rinuncia» l'adesione a un piano più vasto che favorisca il processo di integrazione economica e quindi dello sviluppo del territorio. Si tratta invece di imboccare la strada giusta e cioè di realizzare non «il porto di Padova» e successivamente tanti «porti» che si affaccino all'idrovia, bensì un sistema omogeneo, una banchina lunga 20 chilometri che da Padova rag-

giunga Venezia e il mare e lungo la quale sia possibile avviare moltissime attività. Solo così l'idrovia avrà senso. Penso ad esempio alla possibilità di avviare verso i paesi dell'Est europeo tutta quella messe di macchinari e di strumenti per noi ormai obsoleti, ma che per quelle nazioni significherebbero la manna; penso alla possibilità di far viaggiare materie prime con costi di trasporto sensibilmente ridotti e ancora tutta la gamma delle opportunità che un simile canale schiuderebbe non solo al Padovano, ma all'intera regione e a quelle contermini. È in quest'ottica a mio avviso che bisogna guardare all'idrovia per favorirne il completamento. Quanto al ruolo della Provincia

di Padova in tale contesto, ho più volte sottolineato come fra gli obiettivi prioritari della Giunta da me presieduta vi siano quelli del sostegno da offrire ai Comuni più piccoli, in termini quindi anche di agevolazioni e promozioni per le imprese del loro territorio, e l'incentivazione delle iniziative valide che aiutino e intensifichino lo sviluppo sotto tutti gli aspetti: culturale, scientifico, tecnologico ed economico. E il completamento dell'idrovia va in questa direzione.

Il rilancio economico della Riviera passa, per alcuni, per la specializzazione delle «vocazioni» turistiche lungo il Naviglio, artigianali e di servizio lungo il corridoio Padova-Venezia sull'asse idroviario ove sono previste e, in alcuni casi, già realizzate le aree di insediamento

produttivo, oltre a una serie di elementi infrastrutturali che ne permetterebbero il rapido collegamento con il resto della regione. Manca ancora qualcosa oppure per l'idrovia ha ipotesi alternative?

L'unica cosa che manca è la concreta disponibilità economica per realizzare tutto questo. E intendo parlare dell'eterno problema delle infrastrutture viarie che affligge sia il Padovano che il resto del Veneto ed è ovvio che un'idrovia come quella che si vuole costruire ha bisogno di una rete viaria adeguata. A conti fatti, il vero problema, il vero freno, risiede ancora una volta nella mancanza di quella riforma istituzionale in base alla quale le Regioni e gli Enti locali, un giorno che speriamo prossimo, potranno gestire parte del gettito fiscale e scegliere in au-

tonomia decisionale come impiegarlo per migliorare le condizioni del rispettivo territorio e promuoverne sia lo sviluppo che l'economia. E in attesa di questa riforma non dobbiamo stare con le mani in mano. Che ognuno dimostri la propria volontà, la propria decisione.

Per la Provincia di Padova mi sono impegnato in ogni sede e in tutte le occasioni per ribadire che l'idrovia deve essere completata subito. Che gli altri Enti Locali e soprattutto la Regione abbia uno scatto d'orgoglio dimostrando la propria determinazione perché è su temi concreti come quello dell'idrovia che un'amministrazione regionale si gioca il proprio consenso. ◇



INTERCOS Srl

Uffici: Via Monte Rosa 1/3

35020 Villatora di Saonara (Padova)

Tel. (049) 8791777, fax (049) 8791788

Magazzino: Via IX Strada 25, 35129 Padova

Tel. (049) 8075949, fax (049) 8073299

INTERVENTI SUL TERRITORIO E COSTRUZIONI

- Ristrutturazione edifici storici a prevalente uso residenziale
- Costruzione edifici nuovi ad uso residenziale
- Costruzione edifici industriali

Una strada per un sistema integrato

Valter Mescalchin

Sindaco
Comune di Camponogara

Intervista raccolta nell'aprile 1997

Il dibattito sull'utilizzo dell'asse idroviario si è fatto negli ultimi tempi più forte e vivace. Recentissimamente la Giunta Regionale ha deciso di elaborare un Piano d'Area per la Riviera del Brenta e per il territorio interessato dal tracciato dell'idrovia Padova Venezia. Come valuta questo rinnovato interesse regionale e quali dovrebbero essere i benefici per il suo territorio?

Abbiamo appreso dalla stampa che la Regione ha deciso di elaborare un piano d'area per la Riviera del Brenta, anzi siamo a conoscenza che la Giunta Regionale ha adottato una delibera a tal proposito e questo senza minimamente interessare i Comuni che saranno coinvolti dal piano d'area. Questo atteggiamento della Regione è quanto meno singolare anche perché avviene senza aprire un dibattito o un coinvolgimento, che ritengo invece sia necessario per una qualsiasi programmazione territoriale. La riprogrammazione dell'idrovia Padova-Venezia, secondo il mio parere è da escludere come ipotesi concreta di un suo futuro realizzo, è invece auspicabile la progettazione di una nuova strada, proprio utilizzando il tracciato e parte delle strutture già realizzate.

L'idrovia è stato un «sogno» di sviluppo accarezzato per anni. Ora che sta prendendo corpo l'idea del sistema, della rete di opportunità, a scapito dei singoli interessi e «campanili», sarebbe disposto a rinunciare alle singole rendite di posizione per favorire un processo di integrazione economica del suo territorio e, in prima persona, cosa è disposto a compiere per coinvolgere strategicamente le altre amministrazioni della Riviera (o dei comuni interessati all'idrovia)?

L'idrovia, è vero, è stato un sogno, ma bisogna dirlo, un sogno che ha costato molto e inoltre come tutti i sogni è fuori dalla realtà. Nel senso che non risponde più alle esigenze per cui era stata pensata.

L'idea del sistema produttivo e di sviluppo «a rete» sta prendendo corpo proprio perché è partita dal basso, non vi è stato, almeno finora, nessun progetto o programma territoriale sovracomunale (Provincia, Regione) che mettesse in rete le varie opportunità che i Comuni hanno per anni offerto.

Si è quindi verificato che ogni PRGC ha autonomamente sviluppato il territorio di propria competenza senza bisogno di un raccordo che avesse almeno il compito di coordinare le varie iniziative. Ancora oggi i Comuni stanno lavorando da soli, senza nessun sostegno, per mettere insieme risorse per accordi programma, per unificare i servizi per contenere i costi. Naturalmente mantenendo la propria di entità storico-culturale e sociale.

Il Comune non è una cosa astratta o solamente un ente erogatore di servizi, è un ente locale di governo del territorio e proprio nel territorio fonda le sue radici e la propria forza rappresentativa.

La Riviera del Brenta è già un'area omogenea, dal punto di vista territoriale, si può considerare una città di 120 mila abitanti che confina con Padova e Venezia.

Funzionano, integrati da tempo, servizi quali gas, acqua, fognature, r.s.u., trasporti, sanità, servizi sociali.

L'integrazione economica è avvenuta spontaneamente proprio dagli stessi operatori e senza nessun sostegno o piano per favorire questo processo.

Il mio Comune, come pure gli altri Comuni della Riviera, sono coinvolti periodicamente in confronti al fine di programmare e gestire i servizi. Personalmente ritengo che il prossimo passo da compiere sia quello di unire i Comuni, come previsto dalla 142 e dalla proposta di modifica della legge ancora giacente in Parlamento.

Avremo così un'unica o forse due realtà amministrative che comprendono più Comuni. Il mio Comune è già pronto per questo passo, stiamo discutendo anche con gli altri, in particolare con i Comuni posti a sud della Riviera.

La Regione non ci sta aiutando perché cambia continuamente indirizzo (per esempio sull'ULSS) mettendoci una volta con Mirano e Noale, dopo con Mestre, poi con Padova, ora con Piove di Sacco e Chioggia. La stessa cosa ha fatto con i bacini per lo smaltimento dei rifiuti, ora lo sta facendo con i bacini idrici previsti dalla «legge Galli». Anche con la delimitazione dell'area prevista per l'area metropolitana è successa la stessa cosa, i Comuni hanno scelto, la Regione ancora no, tenendo di fatto blocca-

to ancora tutto. Diventa impossibile organizzare i servizi a rete in questo modo.

Il rilancio economico della Riviera passa, per alcuni, per la specializzazione delle «vocazioni» turistiche lungo il Naviglio, artigianali e di servizio lungo il corridoio Padova-Venezia sull'asse idroviario ove sono previste e, in alcuni casi, già realizzate le aree di insediamento produttivo, oltre a una serie di elementi infrastrutturali che ne permetterebbero il rapido collegamento con il resto della regione. Manca ancora qualcosa oppure per l'idrovia ha ipotesi alternative?

Per consentire il rilancio economico della Riviera è innanzitutto indispensabile favorire lo sviluppo di quello che vi è già.

- Sviluppo del turismo: decongestionare la S.S. 11, favorire investimenti per una valorizzazione ambientale, collegamento della Riviera del Brenta, del naviglio con le sue ville, con la laguna sud, poco conosciuta ma di estremo interesse ambientale.
- Coordinamento strutturale da parte della Regione nelle varie aree produttive esistenti e indirizzo anche per eventuali nuovi insediamenti.
- Rete delle infrastrutture da completare e da realizzare.
- Collegamento nord-sud con la Romea Commerciale e lo studio di pochi ma funzionali svincoli.
- Abbandonare la realizzazione dell'idrovia e costruire una nuova strada di collegamento tra Padova e Venezia che decongestionerebbe la S.S. 11 e metterebbe in rete oltre che integrare le aree produttive e i Comuni a sud della Riviera.
- Liberalizzazione dell'autostrada poi come definitiva soluzione alla via Miranese. Il collegamento nord-sud

del territorio (Riviera-Miranese) potrà avvenire solo con i sottopassi ferroviari a Scaltenigo e Marano, strutture da prevedere quanto prima.

Come secondo momento, quindi meno prioritario, lo sviluppo ferroviario, creando la metropolitana di superficie già progettata, tutto questo proprio in alternativa alla idrovia, affinché rimanga un sogno per alcuni ma almeno non danneggi ancora il territorio oltre che sperperare risorse meglio utilizzabili in altri settori. ♦



**VENETA
IDROSANITARIA
RISCALDAMENTO**

commercio ingrosso e dettaglio di

IDRAULICA • RISCALDAMENTO • CONDIZIONAMENTO • ARREDO BAGNO

Sede Legale Amministrativa e Commerciale

VENETA IDROSANITARIA RISCALDAMENTO V.I.R. SpA

Via A. Pacinotti, 26

35136 - Padova

Tel. (049) 8712777

Fax (049) 8711136

MAGAZZINO Sede

Via A. Pacinotti, 26

35136 - Padova

Tel. (049) 8712777

Fax (049) 8711136

FILIALI

Via Croce Rossa, 7

35129 - Padova

Tel. (049) 8074900

Fax (049) 645073

Via della Scienza, 18

36100 - Vicenza

Tel. (0444) 348477

Fax (0444) 348386

Via Piave, 106

31044 - Montebelluna

Tel. (0423) 609900

Fax (0423) 282036

Un asse viario a servizio delle zone produttive

Claudio Bertolin

Sindaco di Dolo

Intervista raccolta nell'aprile 1997

Il dibattito sull'utilizzo dell'asse idroviario si è fatto negli ultimi tempi più forte e vivace. Recentissimamente la Giunta Regionale ha deciso di elaborare un Piano d'Area per la Riviera del Brenta e per il territorio interessato dal tracciato dell'idrovia Padova Venezia. Come valuta questo rinnovato interesse regionale e quali dovrebbero essere i benefici per il suo territorio?

Il piano di area è uno strumento urbanistico di grande previsione che però non deve aggiungere vincoli urbanistici a quelli già esistenti e quindi de-

giormente le esigenze del mio territorio, la cui prima necessità è affrontare il nodo della viabilità. Attualmente per il territorio di Dolo è stato avviato lo studio per la variante generale al PRG e quindi c'è la massima disponibilità a discutere di nuovi assetti urbanistici.

L'idrovia è stato un «sogno» di sviluppo accarezzato per anni. Ora che sta prendendo corpo l'idea del sistema, della rete di opportunità, a scapito dei singoli interessi e «campanili», sarebbe disposto a rinunciare alle singole rendite di posizione per favorire un processo di integrazione economica del suo territorio e, in prima persona, cosa è disposto a compiere per coinvolgere strategicamente le altre amministrazioni della Riviera (o dei comuni interessati all'idrovia)?

Il favorire un corretto processo di integrazione economica per la nostra area comporta necessariamente la rinuncia a una cultura campanilistica ancora diffusa e ciò per poter trovare soluzioni concertate ed efficaci tra soggetti diversi ai molti problemi la cui dimensione sovracomunale è ormai nota a tutti, questo comunque non significa il dover rinunciare alla propria autonomia né alla propria municipalità.

Il rischio è semmai quello di non trovare gli interlocutori giusti e affidabili cui rivolgere le nostre richieste e con cui misurare le nostre disponibilità.

Si tratta, quindi, di avviare da subito un coordinamento tecnico-politico che sulla questione delle aree artigianali lungo l'idrovia valuti, a più livelli, le possibili soluzioni che dovranno

non comunque tenere conto anche di una seria valutazione di impatto ambientale.

Il rilancio economico della Riviera passa, per alcuni, per la specializzazione delle «vocazioni» turistiche lungo il Naviglio, artigianali e di servizio lungo il corridoio Padova-Venezia sull'asse idroviario ove sono previste e, in alcuni casi, già realizzate le aree di insediamento produttivo, oltre a una serie di elementi infrastrutturali che ne permetterebbero il rapido collegamento con il resto della regione. Manca ancora qualcosa oppure per l'idrovia ha ipotesi alternative?

Abbandonata l'ipotesi dell'idrovia per tempi e costi, occorre dare una soluzione alternativa alla S.S.11, almeno per quanto riguarda il traffico pesante, e realizzare quindi una nuova strada in una zona già oggetto di una precedente previsione urbanistica.

L'asse idroviario diventa quindi importante per le zone industriali di Padova, della riviera del Brenta e di Porto Marghera soprattutto per alleggerire la S.S.11 e l'autostrada Serenissima.

La nuova strada deve privilegiare l'accesso alle zone artigianali e industriali salvaguardando i centri storici dall'attraversamento di traffico pesante.

Tra l'altro occorrerà essere decisi sull'impedire nuova residenza lungo tale nuovo asse viario che deve quindi rimanere a servizio delle zone a vocazione produttiva, ogni diversa previsione urbanistica ritengo rechi pregiudizio a un corretto sviluppo del territorio. ♦



Canaletto, *Le porte di Dolo*.

ve, a mio avviso, soprattutto ricordare i PTP di Venezia e Padova per quando riguarda le grandi infrastrutture con un'attenzione particolare al tema della mobilità nell'area centrale.

Per questo motivo, mi aspetto di essere ascoltato dalla Regione e poter evidenziare mag-

Riordinare la viabilità per riordinare il processo produttivo

Pompeo Volpe

Sindaco di Mira

Intervista raccolta nell'aprile 1997

Il dibattito sull'utilizzo dell'asse idroviario si è fatto negli ultimi tempi più forte e vivace. Recentemente la Giunta Regionale ha deciso di elaborare un Piano d'Area per la Riviera del Brenta e per il territorio interessato dal tracciato dell'idrovia Padova-Venezia. Come valuta questo rinnovato interesse regionale e quali dovrebbero essere i benefici per il suo territorio?

L'interesse regionale per la Riviera del Brenta appare, alla luce dei fatti concreti più che alle enunciazioni di principio, assai contraddittorio. Basti pensare al trattamento riservato ai cittadini dell'Ulss 13 cui è stato assegnato il più basso contributo *pro capite* della Regione.

effettivamente avviare il necessario riordino dei processi economici, sociali e culturali della Riviera, processo che passa attraverso il riordino della viabilità locale alla luce della progettata Città Metropolitana e della già esistente città lineare della Riviera.

L'idrovia è stato un «sogno» di sviluppo accarezzato per anni. Ora che sta prendendo corpo l'idea del sistema, della rete di opportunità, a scapito dei singoli interessi e «campanili», sarebbe disposto a rinunciare alle singole rendite di posizione per favorire un processo di integrazione economica del suo territorio e, in prima persona, cosa è disposto

ne) in cui si è avviato il discorso di un utilizzo dell'idrovia Padova-Venezia come canale plurimodale di comunicazione.

Tale asse è decisivo per risolvere sia i problemi del traffico che dello sviluppo economico. Chiudersi in una logica di «campanile» sarebbe suicida. Il dialogo di questi mesi con le altre Amministrazioni della Riviera è servito e servirà proprio a creare questa visione d'insieme e questo spirito sinergico che potrebbe anche far sì che, come suggerisce l'urbanista Scano, non sorgano tante aree industriali quanti sono i paesi.

Il rilancio economico della Riviera passa, per alcuni, per la specializzazione delle «vocazioni» turistiche lungo il Naviglio, artigianali e di servizio lungo il corridoio Padova-Venezia sull'asse idroviario ove sono previste e, in alcuni casi, già realizzate le aree di insediamento produttivo, oltre a una serie di elementi infrastrutturali che ne permetterebbero il rapido collegamento con il resto della regione. Manca ancora qualcosa oppure per l'idrovia ha ipotesi alternative?

La domanda contiene in sé già gli elementi della risposta.

Ribadisco che l'asse stradale idroviario è un tassello essenziale della viabilità, sia come strada di collegamento tra Padova e Venezia, che di collegamento tra i Comuni.

Ad essa è necessario si accompagni però la parallela tangenziale a nord, costituita dall'asse autostradale liberalizzata, obiettivo di cui poco si parla (per motivazioni non sempre nobilissime) ma che è altrettanto importante. ◇



Riviera del Brenta a Mira Ponte, inizi del '900. Da: AA.VV., *La navigazione interna nella pianura veneta*, la Galiverna, Battaglia T. 1981.

Quanto al problema specifico posto credo che siamo in presenza di un atteggiamento confuso, destinato a rimanere nell'ambito della semplice propaganda se non si coinvolgeranno le Amministrazioni locali e le forze economiche. Se questo avverrà, se cioè ci sarà un reale confronto fra tutti i protagonisti in campo, si potrà

a compiere per coinvolgere strategicamente le altre amministrazioni della Riviera (o dei comuni interessati all'idrovia)?

Mira è fortemente interessata a favorire il processo di integrazione economica del territorio, prova ne sia la fattiva partecipazione degli incontri (a Padova il 5 ottobre e a Mira il 19 ottobre 1995) con tutti gli altri Enti Locali (ma assente la Regio-

L'IDROVIA integrata alla LAGUNA

Sergio Tognon

Già Assessore ai LL.PP.
e alla Protezione Civile
Comune di Saonara

Intervista raccolta nell'aprile 1997

Il dibattito sull'utilizzo dell'asse idroviario si è fatto negli ultimi tempi più forte e vivace. Recentemente la Giunta Regionale ha deciso di elaborare un Piano d'Area per la Riviera del Brenta e per il territorio interessato dal tracciato dell'idrovia Padova-Venezia. Come valuta questo rinnovato interesse regionale e quali dovrebbero essere i benefici per il suo territorio?

L'utilizzo dell'idrovia quale corridoio acquedotto Padova-Venezia è subordinato a molteplici necessità, dalla salute della Laguna alla salvaguardia di Venezia.

Penso che non si debba dimenticare l'obiettivo fondamentale che è l'equilibrio idrogeologico nell'interesse della Laguna a cominciare dalla difesa naturale con barriere fisse e certe alle bocche di porto per dare sicurezza anche dalle acque medio alte, innalzando, mediante posa di sabbia sui tre fondali – bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia – alla quota che nel tempo passato era consentita dalle chiglie delle galee della Serenissima.

Altro obiettivo, il diniego del transito alle petroliere e ripianare il fondale della laguna dai canali scavati per la navigazione di scafi d'alto mare. Le barene, le velme, i ghebbi e l'escavazione dei rii cittadini siano i comandamenti per la salvaguardia della città lagunare.

Le alternative all'idrovia sono solo false attese che potrebbero tramutarsi in definitive ed errate decisioni. Solo l'idrovia può smaltire il traffico strada-

le e si tenga conto che un battello supporta 75 autocarri con rimorchio oppure 70 vagoni merci ferroviari.

Per portare Venezia e Chioggia a essere terminali marittimi è possibile solamente costruendo i «moli foranei».

L'errore di base dell'idrovia è che, anziché essere scavata sull'asse Padova-Chioggia con un porto esterno «foraneo», è stata scavata sulla direzione Padova-Venezia col capolinea a Fusina a ridosso di Marghera in piena laguna veneziana.

L'idrovia è stato un «sogno» di sviluppo accarezzato per anni. Ora che sta prendendo corpo l'idea del sistema, della rete di opportunità, a scapito dei singoli interessi e «campanili», sarebbe disposto a rinunciare alle singole rendite di posizione per favorire un processo di integrazione economica del suo territorio e, in prima persona, cosa è disposto a compiere per coinvolgere strategicamente le altre amministrazioni della Riviera (o dei comuni interessati all'idrovia)?

L'interesse per l'idrovia non è mai venuto a mancare totalmente anche perché i detrattori di sempre hanno mantenuto vivo lo spirito pseudo critico, declassando il manufatto senza valide motivazioni tecniche.

Mi viene il sospetto che i denigratori antichi perseguano da una parte la realizzazione del Piano d'Area per la Riviera del Brenta e in un secondo e diverso fronte si persegua la realizzazione di quanto interessa il Quadrante Europa con una Verona desiderosa che si

concretizzi il Fissero-Tartaro-Canalbianco e il corridoio Porto Levante Adria-Rovigo, per la movimentazione delle merci con ferrovia Chioggia-Verona.

Certamente non sarà la camionabile sull'argine dell'idrovia che andrà ad alleggerire il traffico della S.S. 11 conosciuta come la passeggiata della Riviera del Brenta.

Il rilancio economico della Riviera passa, per alcuni, per la specializzazione delle «vocazioni» turistiche lungo il Naviglio, artigianali e di servizio lungo il corridoio Padova-Venezia sull'asse idroviario ove sono previste e, in alcuni casi, già realizzate le aree di insediamento produttivo, oltre a una serie di elementi infrastrutturali che ne permetterebbero il rapido collegamento con il resto della regione. Manca ancora qualcosa oppure per l'idrovia ha ipotesi alternative?

Per quanto concerne la Riviera del Brenta dico che sono un convinto ammiratore; per me è la più bella passeggiata artistica d'Europa ed è la meraviglia più dimenticata del mondo.

Purtroppo, la bella delle belle è diventata popolare in modo poco brillante, poiché i mass media l'hanno pubblicizzata quale soccombente a fatti di mafia. Da sempre, la Riviera del Brenta è un'area turistica, tuttavia ha estremo bisogno di aiuto da parte degli enti locali e da parte degli imprenditori economici. La Regione e la Provincia cancellino dalle proprie meningi l'intenzione non tanto nascosta di farne un'area di grandi insediamenti abitativi. ♦

Per una via di scorrimento lungo l'idrovia

Clara Salvato

Sindaco di Vigonovo

Intervista raccolta nell'aprile 1997

Il dibattito sull'utilizzo dell'asse idroviario si è fatto negli ultimi tempi più forte e vivace. Recentissimamente la giunta Regionale ha deciso di elaborare un Piano d'Area per la Riviera del Brenta e per il territorio interessato dal tracciato dell'idrovia Padova-Venezia. come valuta questo rinnovato interesse regionale e quali dovrebbero essere i benefici per il suo territorio?

Siamo convinti che la Riviera del Brenta, e comunque l'area tutta fra Padova e Venezia, asse idroviario compreso, richieda un intervento sinergico fra gli Enti e i soggetti chiamati a governare, che si traduca in un vero e proprio Piano attuativo, e non a generiche promesse propagandistiche della Regione o a *butade* di qualche esponente.

Le reali necessità della Riviera dimostrano come non sia affatto un caso che anche di Patto Territoriale se ne parli almeno da dieci anni in qua, una volta individuati gli obiettivi economici da sviluppare e sostenere, anche in riferimento al problema occupazionale.

Appare però bizzarro il com-

portamento della Regione che finalmente, sollecitata, pensa a un piano, quindi a un progetto assai importante, e si dimentica di coinvolgere e consultare i comuni interessati.

Chi amministra e progetta il territorio deve necessariamente sapere che la concertazione sulle e delle scelte infrastrutturali è un fatto strategico, pertanto meglio sarebbe individuare un organismo di lavoro che serva da coordinatore delle ipotesi e delle tesi per non disperdere idee ed energie.

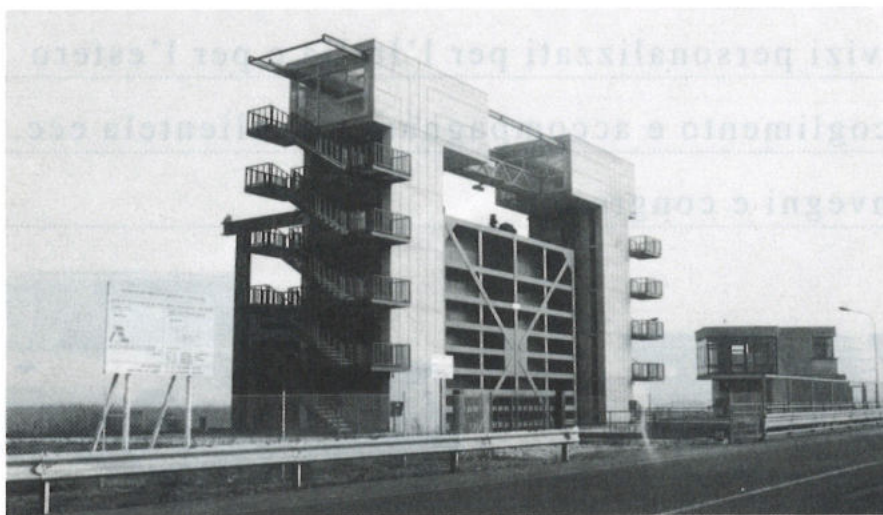
L'idrovia è stato un «sogno» di sviluppo accarezzato per anni. Ora che sta prendendo corpo l'idea del sistema, della rete di opportunità, a scapito dei singoli interessi e «campanili», sarebbe disposto a rinunciare alle singole rendite di posizione per favorire un processo di integrazione economica del suo territorio e, in prima persona, cosa è disposto a compiere per coinvolgere strategicamente le altre amministrazioni della Riviera (o dei comuni interessati all'idrovia)?

Il primo nodo da sciogliere è quello viario e del traffico.

L'Amministrazione comunale

di Vigonovo si è già ampiamente spesa da qualche anno in qua sull'idea, ormai generalmente acquisita, di realizzare una via di scorrimento lungo l'idrovia, tanto da inserire la proposta nella variante generale al PRG e di richiedere con sempre più insistenza a tutti gli Enti e i Comuni interessati di pronunciarsi in tal senso. Inoltre fa parte della Commissione Tecnica insediata presso la Provincia di Venezia atta a valutare la fattibilità e l'utilità dell'intervento.

Le osservazioni alla proposta di PTP di Venezia, prodotte dal Sindaco e approvate dal C.C. intero, vanno proprio in questa direzione e in questa direzione la Provincia sembra intenzionata ad accoglierle. È necessario, e per questo si sta lavorando, perseguire con tutti i mezzi l'obiettivo della Città della Riviera poiché le proposte sulla qualificazione e sulla caratterizzazione di tutta l'area non mancano: dall'economia tipizzata della calzatura, al turismo (che appare ancora



Chiusa mobile in destra fiume Brenta a Vigonovo.

debole), alla ricchezza ambientale. A questo ambizioso progetto necessita un vero coordinamento e l'occasione della riproposizione delle città e delle aree metropolitane, con la modifica della 142, non può essere lasciata cadere: si annuncia irripetibile il momento per ridisegnare il territorio anche da un punto di vista istituzionale affinché sia in grado di dare reali risposte ai problemi territoriali e infrastrutturali.

Fortuna sarebbe se questo progetto appassionasse quanti hanno a cuore e operano in Riviera. Dal coinvolgimento di personalità di tutte le categorie sociali ne potrà scaturire una proposta territoriale «scientifica» basata su di un'analisi certa proiettata verso precisi obiettivi.

Il rilancio economico della Riviera passa, per alcuni, per la specializzazione delle «voci» turistiche lungo il Naviglio, artigianali e di servizio lungo il corridoio Padova-Venezia sull'asse idroviario ove sono previste e, in alcuni casi, già realizzate le aree di insediamento produttivo, oltre a una serie di elementi infrastrutturali che ne permetterebbero il rapido collegamento con il resto della regione. Manca ancora qualcosa oppure per l'idrovia ha ipotesi alternative?

La questione territoriale, e in particolare riferita all'idrovia, poi, non può essere certo affrontata, come è già avvenuto, disgiuntamente dall'Interporto e dalla Z.I. di Padova, dai progetti di riconversione di Porto Marghera e dalle Province. L'occasione non può fallire: bisogna riqualificare le aree industriali e produttive di tutti i territori senza per questo che tutte le aree lungo l'asse siano spalmate di zone industriali o che ogni singolo paese provveda al suo frammento dimenticandosi del contesto

ambientale ed economico.

L'idrovia, la grande incompiuta, si è rivelata un vero e proprio disastro territoriale; credo che il Comune di Vigonovo sia il comune che ha pagato e paga di più in termini di squasso ambientale, basti pensare che il taglio idroviario divide il paese in quattro, incrociandosi a ridosso del centro del capoluogo col fiume Brenta. Sono altrettanto convinta che il completamento dell'idrovia sarebbe un flagello ancora più grande e ingiustificabile da qualsiasi punto di vista: utilità, viabilità, territorio, ambiente ed economia.

Nessuna ragione può sostenere il suo completamento (il territorio attraversato non può sopportarlo), tanto meno a Vigonovo dove si intende sfruttare l'impatto ambientale, già avvenuto, e la demanializzazione

del corridoio proprio per quella via di scorrimento tanto discussa quanto necessaria con la quale si ha la speranza di sgravare i centri dei paesi (anche del mio) dal traffico insostenibile che vi transita, realizzandola necessariamente lungo la corsia nord per non massacrare il centro del paese e prevedendone un accesso comodo posto al confine fra i territori di Saonara e Vigonovo. Ciò può essere una vera alternativa alla S.S.11 ormai impraticabile.

La complessità della questione richiede molta volontà e capacità di concertazione fra gli Enti e il guaio è che le trasformazioni del mondo sociale ed economico mal sopportano i tempi amministrativi e progettuali degli Enti.

È una lotta durissima contro il tempo e le decisioni non possono più essere rinviate. ◇

Servizio autonoleggio con vetture climatizzate e conducente professionista per ottimizzare i tempi di spostamento delle aziende e dei professionisti con tariffe convenienti per:

- ☎ 775575 Trasferimenti da/per aeroporti
- ☎ 775575 Trasferimento personale dipendente
- ☎ 775575 Servizi personalizzati per l'Italia e per l'estero
- ☎ 775575 Accoglimento e accompagnamento clientela ecc.
- ☎ 775575 Convegni e congressi

FENICE
CAR SERVICE



Entro il prossimo anno o al massimo nei primissimi mesi del 1999, i padovani e il sistema acquedottistico del Veneto centrale potranno contare sul **Terzo Acquedotto**, una delle maggiori opere pubbliche che Padova abbia realizzato negli ultimi anni. Costo complessivo previsto 51 miliardi, per realizzare una condotta in acciaio lunga 34 chilometri e 500 metri da Saviabona, nel vicentino, a Brentelle, nel territorio della città. La condotta avrà un diametro di 1.300 millimetri e convoglierà acqua in pressione dalle falde del vicentino da cui viene estratta la punto di raccordo con la rete idrica padovana e saranno eliminate tutte le possibilità di contaminazione durante il percorso. Con l'entrata in funzione del **Terzo Acquedotto** potrà finalmente «andare in pensione» la vecchia canaletta a pelo libero che è in funzione da più di un secolo e che, pur non presentando particolari problemi, è ormai un'opera di archeologia idraulica. Il **Terzo Acquedotto** assumerà un ruolo preminente anche rispetto alla condotta da 900 millimetri realizzata più di 40 anni fa e che attualmente garantisce, per la maggior parte, l'approvvigionamento idrico ai 110 mila clienti dell'**AMAG** a Padova e ad Abano Terme. In questi giorni, rispettando le scadenze che il Consiglio di Amministrazione si era posto, è stato appaltato il quinto lotto di lavori alla Intercantieri Vittadello di Limena. Il lotto interessa il tratto di 9 mila metri tra Grisignano di Zocco e Bosco di Rubano, per un importo di 15.630 milioni (14 mila relativi ai lavori e la quota restante per servitù di passaggio e imprevidi). L'esecuzione è prevista, a termine di contratto, entro 370 giorni dall'avvio dei lavori e quindi entro luglio del 1998. È intanto pronto e già nelle prossime settimane sarà sottoposta a deliberazione ufficiale il progetto esecutivo del sesto e ultimo lotto, da Bosco di Rubano all'impianto **AMAG** di Brentelle, con un costo previsto in 7 miliardi e mezzo per una lunghezza di 4.800 metri. Tempi di esecuzione: 280 giorni, per cui anche questo lotto, e con esso l'intero **Terzo Acquedotto**, dovrebbe essere in attività entro il 1998. Nel frattempo sono già entrati in funzione i primi due lotti che affiancano la condotta da 900 con cui sono interconnessi.



Il Terzo Acquedotto di Padova sarà concluso entro il prossimo anno



Il progetto del lotto venne concepito sul finire degli anni '80 all'interno di un progetto FIO di riorganizzazione e razionalizzazione dei sistemi acquedottistici della destra Brenta. Riguardava il tratto tra la stazione ferroviaria di Grisignano di Zocco e Grumolo delle Abadesse, in territorio vicentino. La spesa era prevista in 4.870 milioni, di cui 3.250 garantiti dalla Regione Veneto all'interno del finanziamento FIO. L'**AMAG** ha poi proseguito, con fondi propri, il progetto, con l'obiettivo di estendere il tratto intermedio sino al polo idrico di Saviabona cui afferiscono le varie condotte minori che si diramano dai singoli pozzi di prelevamento. Il secondo lotto (3.800 milioni) ha esteso la nuova condotta sino a Torri di Quartesolo e il terzo (in collaudo, spesa prevista 4.500 milioni) sino alla periferia di Vicenza. Un quarto lotto, da Torri di Quartesolo a Saviabona (5.200 metri di condotta per una spesa di nove miliardi) è in esecuzione e sarà operante entro il marzo del 1998. Conclusa quindi la parte a monte di Grisignano, l'**AMAG** ha avviato, con i lavori che stanno per prendere il via, la realizzazione della prima delle due sezioni a valle, verso Padova. Entrambe queste sezioni mancanti saranno operative, come si diceva, entro il 1998. Il costo previsto dell'opera, a metro lineare, è di circa 1 milione e mezzo di lire, cifra che comprende anche le spese di progettazione, gli espropri e tutti gli oneri richiesti da un'opera di queste dimensioni e con queste difficoltà: il **Terzo Acquedotto** è posato infatti in un'area a forte antropizzazione, scorre parallelo alla

ferrovia e necessita di sottopassi stradali e autostradali. La spesa, a parte il modesto, iniziale contributo regionale, è stata interamente finanziata dall'**AMAG** attingendo esclusivamente a fondi propri, senza ricorrere, quindi, a finanziamenti bancari. Lo sforzo anche finanziario per l'Azienda è stato ed è di dimensioni notevoli. L'investimento viene comunque considerato prioritario sia per poter continuare a garantire a Padova acqua abbondante e di ottima qualità, sia per rafforzare un segmento fondamentale del sistema acquedottistico del Veneto.

EDIFICI PREFABBRICATI - TRAVI DA PONTE - CELLULE BAGNO

La PRECOMPRESSI VALSUGANA si è impegnata a sviluppare ed a mantenere un Sistema Qualità aziendale garantendo:

- l'instaurazione di piani di miglioramento nell'ambito della qualità.
- il coinvolgimento e la qualifica dei propri Fornitori
- la ricerca della soddisfazione delle aspettative e dei requisiti richiesti dal Cliente.

Tale impegno costituisce per il Cliente la certezza dell'esecuzione di rigorosi controlli sulle materie prime, sul processo produttivo e sul prodotto finito.

**STRUTTURE
PREFABBRICATE
PROGETTATE
E PRODOTTE
CON SISTEMA QUALITÀ
CERTIFICATO**

